THE BUDGET (RAILWAYS), 2003-2004

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now we will take up the Budget (Raiways), 2003-2004. The first speaker is Shri K. Rahman Khan. Should I announce the number of speakers? There are six speakers and you have one hour fifty-two minutes. So, accordingly, you adjust your time.

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Thank you, Madam Deputy Chairman. Madam, the Cabinet Railway Minister is not present. ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS(SHRI BANDARU DATTATRAYA): No. There are two Ministers.

SHRI K. RAHMAN KHAN: I know that two Ministers are there. But I wish the Cabinet Railway Minister had been present during this discussion.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh) : If the Cabinet Minister is present, it would be proper.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I don't know if they are having the same discretion. ...*(Interruptions)*...

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Honestly speaking, State Ministers have no powers at all. The Cabinet Minister should come and sit here. In the Lok Sabha, the discussion on the Railway Budget will start tomorrow, so, at least, he should come here today.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let me speak. As a convention, the Railway Minister in the Cabinet rank should be here. But if we let the Ministers of State to listen and take notes, maybe tomorrow, they will become Cabinet Ministers. Give them a chance now. ...*(Interruptions)*...

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: We wish and pray that Shri Bandaru Dattatraya becomes the Railway Minister of the Cabinet rank. ...*(Interruptions)*...

SHRI K. RAHMAN KHAN: Madam, the hon. Railway Minister has presented his Budget for 2003-04 on 26th February. The Railways are celebrating 150 years of its service to the nation and in the 150th year, the hon. Railway Minister has presented the Budget. According to his Budget Speech, 2001-02 has ended and they have exceeded the target, as far as the freight traffic is concerned. Whereas there is a fall in the target, as far

as the passenger traffic is concerned. The same trend is likely to continue for 2002-03 also. Madam, the total projected gross earning by the Railways for 2003-04 is Rs.43,445 crores, which is just an increase of 5 per cent of the total last year's Budget expectation. The Railway Minister has not indicated as to how he is going to increase the freight traffic and how the passenger traffic will be increased, and just 4 per cent or 5 per cent growth is not going to yield any results for the overall development of the passenger traffic or the freight traffic. Madam, the very important aspect of the freight movement is that the entire Railways are depending on a few goods, for example, 60-70 per cent of Railway goods traffic is iron ore, coal and foodgrains. The Railways participation in other goods movement in the country is negligible. So, is it in the interest of the Railways to entirely depend on certain type of goods? How are they going to meet competition from the road transport? How are they going to increase the share of freight traffic - share in the movement of other goods - in the country? Now, I welcome some of the initiatives taken by the hon. Railway Minister regarding the goods movement or to increase the Railways share in the goods traffic, particularly, the measure to improve the rail share. It has been stated by the Railway Minister in his speech and I quote. " Encouraged by the utilization of the integrated warehousing facility at Whitefield terminal in Bangalore, the Railways intend to enter into an MOU with the Central Warehousing Corporation, as a strategic partner, for the development of similar integrated rail side complex at 22 locations." I would like to submit that this measure alone is not going to bring any results. What is required is that proper steps should be taken to ensure that the goods movement is not delayed, and the goods sheds clearance is made in time. There is a fear among the people who move the goods that there is a lot of pilferage in the goods sheds and godowns, and the insurance claims are not settled quickly. So, these are some of the reasons, which prevent the goods other than captive goods from coming to the Railways. Rightly, the Railway Minister's move to give greater flexibility to the General Managers of the Zonal Railways, is a welcome measure. In the same way, revenue from the passenger traffic is going down, though the Railways is increasing the number of routes. This year, nearly 50 more routes have been announced. But even then, the share of passenger movement is going down. We should analyse the reasons as to why it is so. It could be either because of the fact that the new routes are not announced taking into account the factors which would make the route profitable or the passenger amenities are not provided in a proper manner. So, there is a need for the Railways to keep

in mind all these factors while announcing a new route in order to increase the passenger share. Now, during 2001-02, the Railways have conducted about 19 lakh raids in respect of ticket-less travellers, and the revenue collected on this count is around Rs. 198 crores. So, that itself indicates the extent of leakage in buying the tickets by the passengers. I would like to know what the extent of ticket-less travellers in the entire system is. If in one year, 19 lakh raids are conducted on the ticket-less travellers, and the amount collected in this behalf is Rs. 198 crores, that means it is not even 10 per cent of the total leakage, which you have been able to detect. So, there is need for strengthening the check on the ticket-less travellers. The year 2003-04 has been declared by the Railways as the 'Customers Satisfaction Year.' Now, the Railway Minister has quoted Mahatma Gandhi as the most important person for business. The hon. Railway Minister has not explained as to how he is going to achieve customer satisfaction. Customer satisfaction is a total concept; it does not mean providing one facility here and one facility there; it means ensuring the traveller a happy journey by train. He must be attracted to travel by train, because the competition from road transport is increasing. New types of buses, with more facilities, like video channel, music system, are attracting travellers and capturing the share of railways. The same type of facilities are not being provided by the railways. There is no cleanliness in the railway coaches; even the first class coaches are not clean.

Now, as regards the fare too, there is competition from other modes of transport. Take, for instance, air travel. Travelling by air is cheaper than travelling by the first class in the Rajdhani Express. The air sector is trying to attract passengers by offering incentives. So, customer satisfaction does not mean simply giving assurances; customer satisfaction means total improvement, overall improvement in the facilities.

Madam Deputy Chairperson, safety is the major concern of the Indian Railways. Statistics reveal that in the last three years, 13,000 accidents have taken place. Whenever we discuss about these accidents, either in the Parliament, or in the public, the Railway Ministers take cover under the statistics. They say, 'last year, the percentage of accidents was 0.65 per cent; this year, it is 0.64 per cent.' But this is not going to satisfy the travelling public. The recent series of accidents has shaken the confidence of the travellers in the railways. Every time an accident takes place, the Railway Ministers or the Railway authorities come out with the statement that they will take this measure, or that measure, and say that the accident

was due to a human error, or sabotage or mechanical failure. How long are we going to fool the travelling public by giving statistics and saying that the rate of accidents in India is less than the international rate? Somewhere it has been stated that the number of accidents has been suppressed. The Indian Railways should not feel happy indicating the figure of 0.64 accidents per million train kilometre; this figure has been compiled at the Indian Railway level, or merger to 10 per cent or 20 per cent of the total accidents. In other countries, the major accidents take place at level crossings, at the gates, etc. But rail accidents in our country are not only at the level crossings, but also, due to derailment, weak bridges, weak tracks, etc. Just by quoting statistics and getting satisfied that the percentage of accidents is less, is not going to help, to win back the confidence of the railway travellers. What are the steps taken by the Government, as far as the safety of passengers is concerned? The Railway Minister has said that he is going to bring a white paper on railway safety. I welcome it. It has to be discussed. Railway safety should be a subject for discussion in the Parliament, and we have to debate it. Once the white paper is presented, I am sure, both the Houses of Parliament will have an opportunity to discuss it in detail. Madam, what are the technical steps taken in this regard? Madam, the Railway Minister has discussed about the anti-collision device. "An anti-collision device will be installed. The ACD is an intelligent micro processor based on the equipment, developed indigenously, to prevent the collisions." They have also said, "During 2003-04, to accelerate the pace of this work, it is proposed to carry out the ACD survey of 10,000 route kilometres and provide ACD over additional 1,750 kms." Now, there is a demand for anti-collision device. When we are in an era of electronic revolution, when other countries have already installed various anti-collision devices, why are we slow? Madam, this should have got immediate priority. The Railway Minister, in his address, should have given priority to the instalment of anti-collision devices. Madam, I am told that Konkan Railway has itself developed an anti-collision device, which they have successfully installed. The Government is going to survey 10,000 route kilometres and provide ACD over additional 1,750 kms. I would like to know what is the total cost for installing this anti-collision device and what is the amount set apart, out of the safety budget, for installing this anti-collision device, and also for track renewals. Our tracks are very old. They have to be renewed, and it should be given top priority. Look at the budget provided for track renewals. The budget provided for track renewals is less than what was provided last year. So, how do you say that you are giving

priority to the safety of passengers? So, the budget for track renewals has to be increased. Our bridges are very weak. When we are celebrating the 150th year of our Railways, obviously, some of the bridges may be 150 years old. Have you identified how many of these bridges are 100 years old or 70 years old or 50 years old? How many new bridges have been constructed? Have you identified weak bridges? You might have identified them within the Ministry of Railways, but the public should also know which are the bridges you have developed. Last year, two accidents took place. Madam, when we in Parliament discussed it, they said--and it was also a charge levelled on the Railways that--"It is due to the weak bridge that the accident has taken place." Then, a theory was propounded that it was a sabotage, whereas, earlier, they had said, the bridge was weak. Now again, you take this year's Budget. The amount earmarked for bridges is less than last year. The total plan estimate for track renewal and bridges is less than last year. So, how can we have faith in the Railway Board and the Railway Ministry that they are going to tackle the safety aspect? Just bringing a White Paper is not going to solve the problem. You can bring a White Paper, but it should be reflected in your Budget, the amount you are earmarking and the amount you are spending. We will not be satisfied, if you only earmark the amount; some physical work should also be carried out. Now regarding safety. Madam, they have appointed a high-level Committee on Disaster Management in the Railways. I was just going through the web site. They have invited suggestions from the public. Some very good suggestions have come up. I would like to know whether these are areas of concern which the public have expressed. For example, one Mr. Baldev Prasad, a retired AGM from Steel Authority of India, suggested that generally all means of transport, land, water or air, have emergency exits, but the trains have none. I shudder to imagine the fate of a passenger trapped in an accidented coach. Other than the AC coaches, all other coaches have barred windows. In a trapped coach, the only exit are two or four heavy doors. There is likelihood of getting these doors jammed and thus denying the accident survivors coming out of the coach on their own. They have to wait for relief party to arrive, which may take many hours to reach the accident place. Suggestion to this is to provide emergency exit in the coaches, including the air-conditioned coaches. This exit can easily be made on the ceiling of a coach, just like it is there in an aircraft, so that if a coach is trampled, people can come out. This suggestion is there on the web site. I would like to know whether the high-level Committee has gone through this suggestion and is taking any action.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thieves might also jump into the compartment from the ceiling. आप सीलिंग में बनाएंगे तो उसमें आपको जाली तो लगानी ही पड़ेगी। चोर अंदर घुसे रह गए तो डिब्बे में से क्यों नहीं निकल पाते हैं।

श्री के.रहमान खान : यह तो ऊपर...(व्यवधान)...

उपसभापति : फिर भी बार तो लगाना ही पड़ेगा, चोर चढ़ कर नीचे कूद जाएगा। Many people travel on the top of the train also. They have to find some device.

SHRI K. RAHMAN KHAN: Then, there is another suggestion. We have almost a foolproof idea for preventing accidents by collision of two trains. It is based on a laser emission through optical fibre as used in the communication process. By emitting laser signals from one train to the other through the optical fibre which can be reflected by other trains having a plain mirror along the electricity connector and the emitting source can be traced through a periscope-like instrument. The train can be stopped when the presence of another train is known on the same track. Given a chance, we can, elaborate this idea in a better way. We just desperately need an appointment from the official concerned for a better idea. This has come from some Mr. Ashish and Mr. Sidhartha, may be some young people. These suggestions have already been sent to the high-level Committee on Disaster Management. I have taken them from the Railway web site. I would like to know whether these suggestions, which are available on the web site, are just for getting them or the Railway Board has also acted in the interest of safety. Madam, I have two or three points to be highlighted. Now, I come to the new lines. In the last 50 years, there is not much addition to the railway lines. When we started our railways, we had 53,000 odd kilometres of railway lines. In the last 50 years, we have added roughly 10,000 kilometres of new lines. In the last five years, the NDA Government has added just 600 kilometres of new lines. Unless we have new railway routes, new railway lines, how are we going to improve the railway services? This year also the budgetary provision for new lines is drastically cut. If you don't make enough budgetary provision, when you take up several new projects, how can the new railway lines come? Whatever amount you invest on new lines will become a waste; there will be cost escalation; there will be financial problems.

Similar is the case with the doubling of railway lines. I would like to stress here that doubling of railway lines is a very important programme that the Railways should take up because on the existing lines you cannot run

new trains. The doubling of the lines will not be as expensive as laying of new lines. We have a wide network of railways. If you improve the doubling of lines, you can carry more passengers and freight.

Now, I come to gauge conversion. As far as gauge conversion is concerned, the Railway Minister will give importance to the gauge conversion in the area from where he comes. When there is a change of the Railway Minister, the half-done work in that area will be left as it is. There is no priority. This has to be looked into. Once a gauge conversion is taken up, it should be completed within a particular time. For example, in Karnataka, the gauge conversion from Gadag to Sholapur was taken up in 1994. Now we are in 2003. The gauge conversion is still not completed. It is nearly ten years now. There are cases where gauge conversion has completed in one or one-and-half years. It is not a long route. So, there is a cost escalation. The cost estimated at that time might be Rs.50 crores. Now, it might have gone up to Rs.100 crores because you have not given it priority and you have not done it.

The hon. Minister of Railways has stated that he is going to change the Railways accounting and that it will be more performance- oriented. The Railways are a commercial organisation. We give little importance to the accounting aspect of it. So, we don't know what is happening. He mentions about the Annual Report and Accounts for 2001-2002. Neither is it a commercial account prepared according to the commercial accounting principle nor is it prepared according to the principle of Government accounting. Nobody has certified the balance-sheet and the profit and loss account that he has presented. When you prepare a balance-sheet and profit and loss account, it should be authenticated by somebody. It is not that the Department of Railways is giving the balance-sheet. Either the CAG should authenticate it or an auditor should authenticate it. Here you have not taken into consideration the huge disposable stock available. How much is the disposable stock? Have you valued it? What is the extent of disposable stock? We have got millions of tonnes of scrap. What you are doing is, whatever you have sold, you have taken into account. How much is with the Railways? How would you utilise it? It is not reflected in the accounts.

You are talking about land management. The Parliament has been assured, again and again, that you were going to improve your land management and the finance of the Railways by developing lands. But nothing is coming up.

Madam, for the last ten years, we in the Parliament, are hearing about the land management. Nothing is visible either in the Budget Speech of the Railway Minister or in the accounts. But ritually, there will be a continuous item on land management.

Madam, now the new zones are being created. The South-Western Railway with its headquarters at Hubli has been created and it is going to be functional with effect from 1st of April.

For the South Zone, when the new zone is created, the budget available for the new zone is hardly Rs. 80 crores. The pending work in that new zone will be in the order of Rs. 900 crores. The new zone covers the entire Karnataka. Now, for pending works of Rs. 900 crores, you have provided Rs. 80 crores only. With meagre allocation, how long it will take to complete pending works? Now, it is out of the Southern Railway. It is a new zone and it requires huge allocation. If you do not allocate adequate funds, projects cannot be completed with limited resources.

डा. अलादी पी. राजकुमार : खान साहब एक मिनट । आपसे एक रिक्वैस्ट है कि आज स्वर्गीय बालयोगी साहब जी की पहली डैथ ऐनीवर्सरी है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: At what time we have to be there?

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: At 1.15, Madam. I just want to request you that if by 1 o' clock you adjourn the House, we can participate there.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Okay. We will finish it at 1'o clock.

SHRI K. RAHMAN KHAN : I will conclude it. Madam, the State of Karnataka has been given a step-motherly treatment. You have announced eight new trains from Karnataka but it is only an extension. Last time, the hon. Railway Minister, while inaugurating the Janashatabdi Express promised that he would give a daily train because there was a demand for another train from Bangalore to Delhi. At present, we have the Karnataka Express and the Rajdhani Express. The request was either to increase the frequency of the Rajdhani Express or to have a daily train. Now, what has been introduced is that it has been made a tri-weekly train. That is not sufficient. I would request the hon. Railway Minister to make it a daily train because it was his promise, which he made to the people of Karnataka at the time of inaugurating the Janashatabdi Express and he said that you could expect this in the Budget. But, I was disappointed that it is not a daily train, it is a tri-weekly train.

We had also requested that in Bangalore, if some of the doubling projects, which are pending, could be taken up, it could be a Circular Railway in Bangalore and it could ease the traffic congestion in Bangalore. There is a need for the Railway Minister to reconsider it because they always say that there is no traffic congestion. After the doubling from Mysore to Tumkur, the pressure on the Bangalore Express will decrease. There is huge traffic between Mysore and Tumkur. The doubling work between Bangalore and Tumkur has already been taken up and if the doubling work is taken up from Bangalore and Mysore, then there will be a traffic movement like the local trains and the people will be able to travel from far away places to Bangalore. Then, there will not be any pressure on the Bangalore Express.

So, Madam, to conclude this Budget is a soft Budget. The Budget is a *status-quo* Budget. There is no provision for the various development programmes which have been highlighted in the Budget Speech. Now they are going to float the Rail Vikas Corporation. They have said that they are going to take up projects worth Rs. 15,000 crores. I do not know from where the finances would come. That has not been explained. I request the hon. Railway Minister to consider the proposals which I have mentioned in regard to Karnataka. Madam, I once again thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The next speaker is Shri Jayantilal Barot. The House is adjourned for lunch till 2 o'clcok.

The House then adjourned for lunch at one of the clock.

The House reassembled after lunch at five minutes past two of the clock,

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK) in the Chair.]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK): Shri Jayantilal Barot.

*श्री जयंतीलाल बारोट (गुजरात): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट पर अपना भाषण गुजराती मे दूंगा। सरकार बजट द्वारा अपने अच्छे इरादो को सफल करने की कोशिश करती है तथा उसकी पूर्ति के लिए कार्य शुरू करती है। इस बजट में सरकार ने ऐसा ही किया है। इसलिए हमारी यह सरकार बधाई के योग्य है।

---

* Hindi translation of the original speech delivered in Gujarati.

अंग्रेजो ने रेल चलाई। उनका उद्देश्य मौज मनाने के लिए अच्छे स्थानो पर रेल से जाना, कारखानो को कच्चा माल मुहैया कराना एवं तैयार माल को देश की मंडियो तक पहुंचाना था। इस तरह अंग्रेजो ने केवल अपने उपयोग के लिए ही रेल चलाई थी। जबकि हमारे लोकतांत्रिक देश मे रेलवे का उपयोग जनता के विकास एवं भलाई के लिए हो रहा है। जिससे देश की गरीब व पिछड़ी जनता को समृद्ध किया जा सके।

मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहूंगा, क्योकि उन्होने इस बजट मे यात्रा किराये तथा माल भाड़े मे किसी तरह की वृद्धि नही की है। उसी तरह पहले जो 65 वर्ष से अधिक आयु वाले वरिष्ठ नागरिको को किराये मे रियायत दी जा रही थी, अब इस बजट से उन्होने ये लाभ 60 वर्ष तक के वरिष्ठ नागरिको को देकर स्वागत योग्य कार्य किया है।

हमारी रेलवे ने गेज परिवर्तन का कार्य देश भर मे शुरू किया है। जिसमे नैरोगेज, मीटर गेज को बड़ी लाइन मे बदला जा रहा है। 1978-80 के दौरान मोडासा कपड़गंज लाइन को बिछाने का कार्य तत्कालीन मंत्री श्री एच एम पटेल ने आधारशिला रख के शुरू करवाया था, जो काम अब समाप्त हो गया है तथा वर्तमान माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले महीने देश को समर्पित कर दिया।

हमारी यह सरकार जनता की भलाई के लिए संकल्प करती है तथा उसे परिपूर्ण भी करती है। अत: यह बधाई के योग्य है। हमारी इस सरकार ने इस तरह जनता की भलाई और कल्याण बढ़ाने के कई कार्य किए है। जैसे इस बजट मे रेल मंत्री जी ने देश के धार्मिक स्थानो को रेल से जोड़ने का प्रयास किया है। गुजरात का सोमनाथ मंदिर दुनियाभर मे प्रसिद्ध है उसे वेरावल के साथ जोड़ने के लिए रेल लाइन बिछाने का कार्य को स्वीकृति प्रदान की है। ऐसा ही एक और कार्य कच्छ के गांधीधाम और पालनपुर लाइन को बड़ी लाइन मे बदलने का है। कच्छ सीमा क्षेत्र होने से तथा यह क्षेत्र काफी पिछड़ा होने से इस कार्य से काफी फायदा होगा इसके अलावा यह क्षेत्र नमक उत्पादन मे काफी प्रसिद्ध है। अत: उसका विश्वास भी जरूरी है, जो इस योजना से परिपूर्ण होगे। उसी तरह सामख्याली-पोरबंदर लाइन को बड़ी लाइन मे बदलना भी आवश्यक था । सरकार ने इस महत्व को समझ कर इस बजट मे इसके लिए भी प्रावधान किया है तथा माननीय प्रधानमंत्री जी के करकमलो से विडियोग्राफी द्वारा इस मंगल कार्य का शुभारंभ भी कर दिया गया है? अगर यह कार्य शीघ्र ही पूरा कर दिया गया, तो इस क्षेत्र के नमक उद्योग को तो लाभ होगा ही लेकिन साथ ही साथ सीमाप्रांत होने की वजह से देश की सुरक्षा के लिए यह उपयोगी होगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट मे कोई पचास के करीब नई रेल सेवाएं शुरू की हैं इस तरह देश के विकास के लिए अन्य सुविधाएं भी रेल मंत्रालय की तरफ से देने की सुविधाएं बनाई है इसलिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

रेलवे का हमेशा प्रयास रहा है कि जनता को अधिक से अधिक सुविधाएं प्रदान की जाएं लेकिन फिर भी कहीं न कहीं कमियां भी देखने को मिलती है। उसकी तरफ भी मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करूंगा।

जैसा हमारे यहां सौराष्ट्र का एक ऐसा क्षेत्र है जहां पर बहुत से बंदरगाह है, यहां पर बड़े बड़े यात्रायाम भी हैं। औद्योगिक क्षेत्र है और शहर भी हैं और उन सारे शहरो का व्यवहार

उत्तर भारत के कई शहरो एवं कलकत्ता के साथ रहा है इसलिए वहां तक आना-जाना पड़ता है। लेकिन उन लोगो को आने जाने मे काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है, क्योकि पहले विरमगाम जाएंगे ओर फिर वहां से अहमदाबाद जाकर आगे जाएंगे। इसके बदले अगर विरमगाम मेहसाणा को बड़ी लाइन में बदल दिया जाए तो काफी फायदा होगा। इस कार्य को रेल मंत्रालय ने अपनी तरफ से सिद्धांतिक स्वीकृति प्रदान की है लेकिन उस पर कार्य शुरू नहीं हो पाया है। अगर यह कार्य जल्दी ही शुरू कर दिया गया, तो जनता को दिल्ली पहुंचने के लिए 90 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी तथा दो घंटे से ज्यादा समय की बचत हो सकती है। इसलिए सरकार से मेरी प्रार्थना है कि वह यह कार्य यथाशीघ्र शुरू करें।

मेहसाणा से पाटन के बीच मीटर गेज लाइन है। जिस समय दिल्ली-अहमदाबाद लाइन को बड़ी लाइन मे बदलने का कार्य शुरू हुआ था, तब माननीय रेल मंत्री जी पाटन गए थे तथा वहां पर उन्होंने पाटन से मेहसाणा और पाटन से अहमदाबाद की लाइने शुरू करने हेतु कार्यवाही की थी। उस समय उन्होंने आश्वासन भी दिया था कि इन लाइनों को शीघ्र ही बड़ी लाइनो में बदला जाएगा। यहां के स्थानीय लोगो की भी यह मांग अरसे से रही है, क्योंकि पाटन से मेहसाणा को बड़ी लाइन में बदलने से पाटन के उन लोगों को बड़ा फायदा होगा, जो मुम्बई में रह रहे हैं। उन्हें बार-बार अपने निजी व सामाजिक कार्य के कारण पाटन आने जाने मे असुविधा होती है जिससे छुटकारा मिलेगा। इस क्षेत्र की एक और मांग भी रही है कि पाटन से जो 20-21 किलोमीटर की दूरी पर है, अगर इन स्थानो को जोड़ा गया तो पाटन से होते हुए सीधा जोधपुर जाने का रास्ता छोटा हो जाएगा। रेल विभाग ने अहमदाबाद से भिलड़ी तक की लाइन को स्वीकृति दे ही रखी है। उस पर भी शीघ्र ही कार्य शुरू किया जाना है। ऐसा करने से कम से कम 300 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी तथा लोग आसानी से जोधपुर आ जा सकेंगे। मैं सरकार से निवेदन करता हूं कि मेहसाणा पाटन को बड़ी लाइन मे बदला जाए तथा पाटन को भिलड़ी के साथ शीघ्र ही जोड़ा जाए।

मेहसाणा-चाणस्मा-हारिज पर पहले मीटर गेज लाइन थी। हारिज से केवल 30 किलोमीटर की दूरी पर राधनपुर है। अगर मेहसाणा-चाणस्मा-हारिज को राधनपुर तक बढ़ाया जाए तो जनता को मेहसाणा से पालनपुर होकर राधनपुर जाने में जो अब 210 किलोमीटर तय करना होता है, उसके बदले केवल 95 किलोमीटर का अंतर ही रह जाएगा तथा इस प्रकार 115 किलोमीटर की यात्रा कम हो जाएगी। साथ ही यह क्षेत्र सीमावर्ती क्षेत्र होने के कारण सुरक्षा की दृष्टि से भी लाभकारी होगा। अब मैं मेहसाणा से तारंगा लाइन की बात करूंगा। तारंगा हिल जैनियों का बड़ा यात्रा धाम है । जब यहां पर मीटर गेज लाइन थी, तब अहमदाबाद से तारंगा और अहमदाबाद से पाटन तक की सीधी रेले चलती थी लेकिन अहमदाबाद-दिल्ली छोटी लाईन का बड़ी लाइन मे उपांतर होने के कारण अब जनता को मेहसाणा से तारंगा जाने मे समस्या पैदा हो गई है। अब वहां जाने के लिए मोटर ट्राली चलाई जाती है। जाने वाले यात्री अधिक होने पर वे ट्राली में यात्रा नहीं करते क्योकि रास्ते मे कई बार ट्राली खराब हो जाती है । अतः मेरा निवेदन है कि अहमदाबाद से लोग सीधा तारंगा की यात्रा कर सके, इस लिए शाम को पाटन जाने वाली लोकल गाड़ी में तारंगा के लिए 4,5 डिब्बे जोड़े जाएं इस लाइन पर विसनगर और वडनगर जैसे दो बड़े शहर भी आए हुए है, उनके विकास के लिए भी काफी फायदा होगा।

रेलवे बोर्ड ने नीति बनाई है कि किसी भी राज्य की राजधानी को सीधा दिल्ली से जोड़ा जाए। अब गांधी नगर से कलोल केवल 20 किलोमीटर के अंदर पर स्थित है। उससे अगर

बड़ी लाइन से जोड़ा जाए, तो गांधी नगर को बरास्ता कलोल सीधा दिल्ली से जोड़ा जा सकता है। इस समय गांधी नगर से अहमदाबाद जाना पड़ता है और फिर अहमदाबाद से बरास्ता कलोल दिल्ली जाते हैं, जिससे 90 किलोमीटर का सफर फालतू हो जाता है, जिसकी बचत की जा सकती है।

जब मीटरगेज लाइन थी, तब गाड़ी अहमदाबाद से साबरमती और खोड़ियार होते हुए मेहसाणा जाती थी। साबरमती से खोड़ियार का फासला केवल 8 किलोमीटर का है। यदि साबरमती से खोडियार की लाइन को बड़ी लाइन मे बदल दिया जाये, तो गाड़ियो का 20-25 किलोमीटर का फासला कम हो जायेगा। जब गेज परिवर्तन किया जा रहा था, तब रेल अधिकारियो ने जनता को आश्वासन दिया था कि रेल लाइन परिवर्तन के कारण रेल की तरफ से जनता को मिलने वाली सुविधा मे कोई कमी नही की जायेगी तथा यात्रियो को कोई परेशानी नही होगी। लेकिन बड़ी लाइन पर जितनी भी गाड़ियां चलाई गई वे अहमदाबाद से सीधा मेहसाणा और पालमपुर होते हुए आबू रोड पहुंचती है। बीच मे आने वाले छोटे छोटे स्टेशनो पर गाड़ी नही रोकी जाती। परिणामस्वरूप वहां की जनता को रेल सेवा से वंचित कर दिया गया है। स्कूल कॉलेज जाने वाले छात्र परेशान हैं। मरीजो को अस्पताल ले जाने मे मुश्किलें आ रही हैं। अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे पहले की भांति हर एक स्टेशन पर गाड़ी को रोकने की अनुमति दें।

सूरत एक बड़ा ओद्योगिक शहर है। यहां पर पावर लूम का उद्योग फला फूला है। कपड़ा उद्योग के साथ-साथ हीरा उद्योग का भी काफी विकास हुआ है। जिसके कारण उत्तर गुजरात के साथ उसका कारोबार बंट गया है। क्योकि लगभग सभी शहरो और गावो से कारीगर और व्यापारी का सूरत आना जाना जरूरी हो गया है। उनकी सुविधा के लिए एक लोकल ट्रेन चलाई जानी चाहिए।

अहमदाबाद-दिल्ली मीटर गेज लाइन थी, तब सभी स्टेशनों पर आरक्षण का अपना-अपना कोटा था । मेहसाणा जंक्शन पर जहाँ पाँच लाइनें मिलती हैं, वहाँ पचास से अधिक सीटो का कोटा केवल मुम्बई के लिए था । लेकिन लाइन परिवर्तन और कम्प्यूटरीकरण के बाद उस कोटे को कम कर दिया गया । अब केवल 15-16 सीटों का कोटा दिया गया है । जिससे आपातकाल मे जरूरतमंद यात्रियो को आरक्षण नही मिल सकता है। अतः मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह पूर्ववत मेहसाणा समेत सभी स्टेशनो का कोटा बहाल करने की मेहरबानी करें । मेहसाणा और पालनपुर ऐसे स्टेशन है, जहाँ आस-पास मे पाँच से सात संसद सदस्य रहते हैं । पहले इन सदस्यो की सिफारिश पर विशिष्ट व्यक्ति कोटा से आरक्षण दिया जाता था । लेकिन यह सुविधा बंद होने के कारण जरूरतमंद व्यक्तियो की मदद करने मे संसद सदस्य भी कुछ भी नहीं कर पाते । रेल मंत्रालय को इस तरह का कोटा भी फिर से बहाल करना चाहिए ।

मेहसाणा रेलवे स्टेशन पर ब्रॉडगेज लाइन पर करीब दो-दो किलोमीटर के दो प्लेटफार्म हैं और दोनो प्लेटफार्मों के किनारों पर सीढ़ियां आई हुई हैं, जिससे यात्रियो को एक से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने में बड़ी असुविधा हो रही है । मेरा सुझाव है कि दोनो प्लेटफार्मों को जोड़ने वाले अंडरपास रास्ते बनाये जाने चाहिए । ऐसी ही परेशानी कलोल रेलवे स्टेशन पर है । रेलवे स्टेशन के पूर्व में सामान्य जनता और मज़दूर कारीगर रहते हैं जिनको कलोल पश्चिम मे मूल शहर मे आना जाना पड़ता है । बीच में स्टेशन होने की वजह से उन्हें घूमकर जाना पड़ता

है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कलोल के दोनो भागो को जोड़ने के लिए रेलवे लाइन के नीचे से जाने के लिए एक अंडरपास रास्ता बनायें । उत्तर गुजरात में ऊँजा एक बड़ा प्रसिद्ध शहर है । यहाँ पर गुजरात का सबसे बड़ा कृषि विपणन केन्द्र है । यहाँ पर जीरा और सौंफ़ का बहुत बड़ा व्यापार केन्द्र है । देश भर के व्यापारी जीरा और सौंफ खरीदने के लिए यहाँ आते हैं। ऊँजा मे कई रेल गाड़ियो का स्टोपेज न होने के कारण उन लोगो को पालनपुर या अहमदाबाद होते हुए आना पड़ता है जिससे उनकी दिक्कत बढ जाती है । अत: रेल विभाग को चाहिए कि ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर महत्वपूर्ण गाड़ियो को रोकने संबंधी आदेश जारी करें । ऐसी ही स्थिति सिद्धपुर की है जिस प्रकार गया जी मे पितरो का श्राद्ध किया जाता है उसी तरह पूरे हिंदुस्तान में सिद्धपुर ही ऐसा स्थान है जहां पर मातृ श्राद्ध किया जाता है । इसलिए दूर-दूर से लोग यहां पर आते हैं । सिद्धपुर में बडी गाड़ियो को नही रोका जाता । इसलिए उन्हे आने में परेशानी होती है । रेल विभाग को इन लोगो की कठिनाई पर ध्यान देना होगा ।

बड़ी लाइन की गाड़ियों मे सामान्यत: 15-20 डिब्बे तो होते ही हैं यात्री भी बड़ी संख्या मे होते हैं। जबकि रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म पर एक वॉटरकूलर मुश्किल से होता है जो इन यात्रियो की जरूरत के लिए नाकाफी है। अत: यात्री प्यास से परेशान होते हैं और लाचारी से गरीब यात्रियो को भी 10-20 रूपये मे मिलने वाली पानी की मंहगी बोतले खरीदनी पड़ती है। अब गर्मियॉं आने वाली है, यात्रियो की परेशानी और बढ़ेगी। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि प्रत्येक स्टेशन पर पर्याप्त मात्रा मे वॉटर कूलर की व्यवस्था करें।

इस बजट मे कच्चे नमक पर कर बढ़ाया गया है। जिसके कारण उसकी खरीद पर काफी असर हुआ है। इससे नमक पैदा करने वाले मज़दूरो पर भी विपरीत असर हुआ है। नमक के कच्चे माल की खरीद कम हो गई है। सरकार को नमक के कच्चे माल पर बढ़ाया गया कर वापस ले लेना चाहिए। अम्बा जी से हिम्मत नगर के बीच राज्य का हाईवे है। हिम्मत नगर सावरकाइे जिले का मुख्यालय है। पास मे रेलवे स्टेशन है। यहाँ पर हर आधे-पौने घंटे मे गाड़ियां आती-जाती रहती हैं। गाड़ी के आने जाने पर रेल लाइन का फाटक बंद कर दिया जाता है। जिससे हाई वे पर आने जाने वालों को बार-बार 15 से 20 मिनट तक रूकना पड़ता है। इस तरह उन लोगों का काफी समय बरबाद होता है। उनकी हमेशा मांग रही है कि यहां पर रेल लाइन को पार करने के लिए ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाया जाए ताकि यातायात निर्बाध रूप से चलता रहे। बड़े अफसोस की बात है कि रेल मंत्रालय ने आज तक उस पर कोई विचार नहीं किया। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे जनता की समस्या को दूर करने के लिए अवश्य सोचे।

अहमदाबाद से दिल्ली के बीच डबल लाइन बिछानी जरूरी है क्योकि सुपरफास्ट और राजधानी जैसी गाड़ियो के दिल्ली से अहमदाबाद तक चार पांच सटोपेज है, लेकिन क्रॉसिंग के कारण उन गाड़ियों को भी पंद्रह से बीस बार रूकना पड़ता है। ऐसी स्थिति में हजारों यात्रियो का समय बर्बाद होता है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि अहमदाबाद दिल्ली के बीच मे डबल लाइन बिछायी जाए। रेल विभाग की तरफ से कहा जाता है कि राजधानी जैसी गाड़ियों को 200 किलोमीटर के कम अंतर में स्टोपेज नहीं दिया जाता। लेकिन हम सब जानते हैं कि दिल्ली से लखनऊ जाने वाली शताब्दी एक्सप्रेस को गाजियाबाद और मेरठ में भी रोका जाता है। जबकि अहमदाबाद से छूटने वाली राजधानी सीधा आबू रूकती है। मेहसाणा मे 6 ससंद सदस्य रहते है। उनकी बार-बार मांग होने पर भी शताब्दी को मेहसाणा में रोका जाता है, जिससे संसद सदस्यों

को अहमदाबाद जाकर वापस आना पड़ता है तथा उनके दो तीन घंटे का समय बर्बाद होता है। अत: मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह राजधानी को मेहसाणा स्टेशन पर भी रोकने की इजाजत दें।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री जयंती लाल बारोट: जी समाप्त कर रहा हूं। मुम्बई से अहमदाबाद-अजमेर-दिल्ली की एक नई रेलगाड़ी चलाने की जरूरत है। जिससे कई लोगो को लाभ होता और अंतर भी कम हो जायेगा। रेल विभाग ने कई रेल बंद कर रखी है। इससे जनता को काफी परेशानी होती है। मंत्रालय को चाहिए कि उन गाड़ियों को फिर से चालू किया जाए। रेलवे की खुली जमीने बेकार पड़ी है, मंत्रालय को चाहिए कि इस भूमि को संबंधित राज्य सरकारों को सौंप दे ताकि राज्य सरकार उस पर मार्ग बनाकर या उसे अन्य उपयोग में लेकर जनता को लाभ पहुँचा सके। इससे रेल विभाग को भी लाभ होगा।

रेलवे में रोजगार के अनेक अवसर उपलब्ध किए जा सकते हैं, जैसा कि रेलवे स्टेशनों पर एसटीडी, पीसीओ जैसे केंद्र खोले जाने चाहिए या इंटरनेट पार्लर की व्यवस्था की जानी चाहिए। इससे विकलांग लोगों को तथा पढ़े लिखे युवकों को रोजगार दिया जा सकेगा। और अधिक वेंडरों को लाइसेंस देकर बेरोजगारों को रोज़गार और यात्रियों की सुविधा मे वृद्धि की जा सकेगी। मंत्री जी को इस पर अवश्य ध्यान देना चाहिए।

मान्यवर, दिल्ली से आश्रम एक्सप्रेस अहमदाबाद के लिए दोपहर तीन बजे छूटती है तथा अहमदाबाद प्रात: आठ बजे पहुंचती है। दिल्ली से अगर यह गाड़ी तीन की बजाय डेढ दो घंटे देर से चलाई जाए तो दिन भर अपना कामकाज़ करके शाम को लौटने मे यात्रियों को आसानी रहेगी।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): कृपया समाप्त करें। आपके दल के और सदस्य भी बोलने वाले हैं।

श्री जयंती लाल बरोट: पूरा हो गया महोदय। आपने मुझे बोलने के लिए जो समय दिया उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

डा. अलादी पी. राजकुमार (आन्ध्र प्रदेश) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय । महोदय, वर्ष 2003-2004 का जो रेल बजट रेलवे मंत्री जी ने प्रेज़ेंट किया है, उसके लिए मैं तेलगु देशम पार्टी की ओर से उनको धन्यवाद देता हूं, उनके साथी मंत्रियों को भी धन्यवाद देता हूं।

महोदय, एन0डी0ए0 सरकार का यह चौथा रेल बजट है और अगर पिछले तीन बजटों को हम देखे तो हम पाएंगे कि इस बजट में गरीब लोगो पर ज्यादा बोझ नहीं पड़ा है, दबाव नही पड़ा है । भारतीय रेल ने अपने 150 साल पूरे किए हैं और इस अवसर पर रेलवे ने सब मैम्बर्स को एक "खड़ा हुआ हाथी" शुभंकर दिया । भारतीय रेलवे का दुनिया में, विदेशों में अच्छा नाम है, यह एक महत्वपूर्ण रेलवे है और उस नाम को हमेशा कायम रखने के लिए मैं चन्द सुझाव आपके सामने लाना चाहता हूं । मैं अफसोस से कह रहा हूं बहुत बदकिस्मती है कि देश को आजादी मिलने के बाद जब मैं खोज कर रहा था कि फर्स्ट रेलवे मिनिस्टर कौन थे तो मुझे अधिकारी ने बताया कि डा0 जॉन मिताइ से लेकर आज नीतीश कुमार तक रहे हैं। जहां तक

मेरे को मालूम है रेलवे का कोई भी केबिनेट मिनिस्टर नहीं था। ...**(व्यवधान)**... थोड़ा सब्र करो, मैं फिर स्टेप-वाइज जाऊंगा। मैं सच्चाई आपके सामने रख रहा हूं। पी.वी. नरसिंह राव जी की गवर्नमेंट मे चंद दिनों तक मल्लिकार्जुन थे। वे भी कुछ नहीं कर पाए। आज हमारे क्षेत्र से तथा मैं उनका वोटर भी हूं और मैं उनकी बहुत कद्र करता हूं, बहुत प्यारे आदमी हैं, हर इंसान उनकी कद्र करता है, वे बहुत हंसमुख हैं, प्यार से, प्रेम से बातचीत करते हैं वे हैं श्री बंडारू दत्तात्रेय साहब। वे बहुत कुछ करना चाहते हैं। ये आंध्र प्रदेश के लिए बहुत कुछ करना चाहते हैं। मगर इत्तफाक से उनका हाथ बंधा हुआ है। चूंकि वे स्टेट मिनिस्टर हैं इस कारण डिसीजन भी नही ले पाते हैं। आंध्र प्रदेश का अवाम इससे बहुत खुश था कि दो प्रधान मंत्री आंध्र प्रदेश से चुनाव जीत कर आए तथा उन्होंने सरकार बनाई और सरकार चलाई। मैडम इंदिरा गांधी जी मेडक से चुनाव जीत कर आईं। उन्होने आंध्र प्रदेश की जनता से बोला कि मेडक जो बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट्स है उसका पूरा इण्डस्ट्रिलाइजेशन करके दूसरे फॉरवर्ड डिस्ट्रिक्ट के साथ बराबर करेगी। उन्होंने यह भी कहा कि आंध्र प्रदेश मेरा क्षेत्र है मैं उसको सचमुच में बहुत सुधारुंगी, आंध्र प्रदेश मे तरक्की लाने के लिए मैं बहुत कुछ करुंगी। मगर वे कुछ नहीं कर पाई। उन्होने यह भी एनाउंसमेंट की थी कि इंजन फैक्टरी तिरुपति में लगाएंगी लेकिन इत्तफाक से यह इंजन फैक्टरी तिरुपति मे नही आई और यह पंजाब में डाल दी गई। इसके बाद दूसरे प्रधान मंत्री तेलगू के पी0वी0 नरसिंह राव जी आए। उन्होंने 5 साल रूल किया। मॉयनारिटी गवर्नमेंट को मजॉरिटी बनाया। मगर आंध्र प्रदेश के लिए कुछ नहीं कर पाए। ऐसा बहुत अफसोस से कहना पडता है क्योंकि यह रिकार्ड मे जाना है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से रिक्वेस्ट कर रहा हूं। प्रधान मंत्री श्री पी0वी0 नरसिंह राव जी के दौर मे थोड़ा बहुत गेज कंवर्जन हुआ उससे बढ कर कुछ नहीं हुआ। जितने भी एम0पीज0 हैं चाहे राज्य सभा मे हो, चाहे लोक सभा में हो हर एक एम0पी0 अपने-अपने क्षेत्र मे नई रेल लाईन डलवाने के लिए, नई रेलगाड़ी उधर ले जाने के लिए अपनी-अपनी बाते मंत्री महोदय के सामने रखते हैं। मगर बेचारे मंत्री जी भी कहां तक सब का एक्सप्टेस कर सकते हैं। उनके पास भी फंड नही हैं। अभी जो साल गया है, रहमान साहब ने बताया कि सिर्फ 5 परसेट बजट बढ़ा दिया। इस 5 परसेट से कितने लोगो को आप सेटिस्फाई कर सकते हैं, कितनी नई रेल लाईन लेकर आ सकते हैं, कितनी रेल देगे हर क्षेत्र मे, यह भी एक समस्या है। आटा कम है रोटी बड़ी चाहिए। इसके लिए क्या करना है रेलवे मंत्री जी को? आज मॉबिलाइजेशन आफ फंड दूसरे क्षेत्र मे दे रहे हैं। इंडियन एयर लाइंस का उदाहरण लीजिए। इंडियन एयर लाइंस वाले 10 हजार करोड़ लेकर आज नया जहाज खरीद रहे हैं, एयरक्राफ्ट खरीद रहे हैं क्योंकि इनकम आ रहा है। हमेशा रेलवे से इन्कम आती जा रही है क्योंकि गरीब लोग हमेशा ट्रेन मे सफर करते हैं, उसको सबसे लोअरट क्लास में एक शहर से दूसरे शहर मे जाने की सुविधा होती है। वह 10 हजार करोड़ रुपये बाहर से लेकर के आ रहा है तो क्यो रेलवे मंत्रालय बाहर से पैसे लेने के लिए नही जाता है? क्यों वह पब्लिक बांड के लिए नही जाता है? आज वर्ल्ड बैंक है, दूसरे फाइनेंसियल इंस्टीट्यूशन्स हैं, आप वहां से क्यो नहीं पैसा लेते हैं? जिधर प्रोडेक्टिविटी है, जिधर से पैसा आना चाहता है, जो आपके रेलवे मंत्रालय को पैसा देना चाहता है, वहां से आप क्यों नहीं लेना चाहते हैं? वहां से पैसा लेकर आप क्यों नही रेलवे में सुधार करना चाहते हैं? रेल मंत्रालय का दुनिया मे अच्छा नाम है। मैं रेलवे मंत्रालय को और अच्छे काम करने के लिए कुछ सुझाव आपको देता हूं। रेलवे मे एक्सीडेंट ज्यादा होते रहते हैं। रेलवे मे एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए कदम उठाये जाने चाहिए। पिछले तीन साल में कई एक्सीडेंट्स एनडीए सरकार के समय में हुए हैं। आंध्र प्रदेश के

करनूल मे एक्सीडेंट हुआ, उसमें 30 बेकसूर लोगों की जान चली गई। आपने उस एक्सीडेंट की जांच के लिए एक कमेटी अपाइंट की थी, उसकी रिपोर्ट आ गई है, उस पर आप क्या कार्यवाही कर रहे हैं? उस कमेटी की रिपोर्ट अभी तक क्या कर रही है ? क्या इम्पोर्टेंट सुझाव उस कमेटी ने दिए हैं? आपकी सरकार उन पर क्या कार्यवाही कर रही है? जो 17 हजार किलोमीटर पुरानी रेलवे लाइन है, उसको इमीडियेटली रिप्लेस करना चाहिए अन्यथा रेलवे में एक्सीडेंट्स की संख्या बढ़ती ही रहेगी। उस कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, उस पर आज तक आपने क्या कदम उठाया है? उस कमेटी की रिपोर्ट मे सेफ्टी के लिए पैसा बढ़ाने के लिए कहा गया है। डेढ़ सौ साल पुराने रेलवे ब्रिज हैं, बहुत से ब्रिज पुराने हो गए, उनकी वॉयबिलिटी क्या है, उसके बारे मे क्या कदम उठाये हैं? आपने नये ब्रिज बनाने के लिए क्या कदम उठाये हैं, उनके बारे मे आपको सदन को बताना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि आजकल इलेक्ट्रानिक टेक्नालाजी इम्प्रूव हुई है। आज हम दूसरे देशो मे हार्डिली रेल एक्सीडेंट्स की खबरें अखबारों मे पढ़ते हैं, कभी जर्मनी मे, कभी जापान में तीन सौ-तीन सौ किलोमीटर की फास्ट स्पीड में ट्रेने चलती हैं, उनमे कभी-कभी एक्सीडेंट होता है। क्यों जर्मनी से पुरानी टेक्नॉलाजी के स्थान पर नई टेक्नॉलाजी नही आई है? पुरानी टेक्नालाजी की जगह पर नई टेक्नालाजी यूज करनी चाहिए। अगर कुछ केमीकल यूज़ करें तो उससे वैगन्स स्ट्रांग होता है, इस तरह का एक आर्टिकल आया। मैं उस आर्टीकल को ढूंढ कर के मंत्री जी को दे दूंगा। अगर मंत्री जी बाहर के लोगों को, अच्छे लोगों को बुलाकर देश मे कुछ करे तो एक्सीडेंट को रोककर इननोसेंट लोगों को बचाने का एक अच्छा तरीका है। इसके लिए मैं मंत्री जी और मंत्रालय को निवेदन करता हूं।

कल ही हमारे मंत्री जी मेहबूब नगर में जो कि बहुत ही बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट है, कम्प्युटराइजेशन कर रहे थे। मैं इसका स्वागत करता हूं, मैं मंत्रालय को और दोनों मंत्री जी को और नीतीश कुमार जी को इसके लिए बधाई भी देता हूं। आप आहिस्ता-आहिस्ता कम्प्युटराइजेशन कर रहे हैं। मैं एक सुझाव देता हूं कि पूरे देश मे पहले फेज़ मे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर में कम्प्युटराइजेशन करे तो अच्छा रहेगा। कौन से डिस्ट्रिक्ट से कौन सी ट्रेन जाती है, यह कम्प्युटर के माध्यम से सबको मालूम रहे तो यह बहुत ही अच्छा प्रयोग रहेगा। इसके बारे में मैं मंत्री जी को बता रहा हूं।

रेल मे ब्रिजिज, देश मे कई आरओबीज आपके पास पेंडिंग है। खासतौर से हमारे आंध्र प्रदेश के आरओबीज पेंडिग हैं। हमारे राज्य के मुख्य मंत्री जी ने आपको कई चिट्ठियां लिखी हैं और थोड़ा-बहुत फाइनेंसियल कंस्ट्रेंट रहेगा, राष्ट्र मे आज हरेक राज्य सरकार मे फाइनेंसियल कंस्ट्रेंट है। मगर आप बड़े दिल से आगे आकर, जितने भी आरओबीज़ दिए हैं, उन सब को सेक्शन करके फेज़ रनर में बनाये तो अच्छा रहेगा। आज तो हर एक जगह पर रेलवे ट्रेफिक एक-दो घंटे रेलवे क्रासिंग पर जाम होते जा रहे हैं। नेशनल हाईवेज और स्टेट हाईवेज़ को अगर पहले ले लें तो ट्रेफिक आसानी से चलता रहेगा। इसके बारे मे मैं मंत्री जी को बता रहा हूं। हमारे आंध्र प्रदेश की जनता बहुत दिनो से इंतजार कर रही है । इस सदन मे मुझे 9 साल हो गये हैं । इससे पहले भी दो तीन बार मैं रेलवे बजट पर बोल चुका हूं । पैलेस ऑन व्हील्स के लिए मैंने रिक्वैस्ट की थी, मुख्य मंत्री महोदय ने भी रिक्वैस्ट की थी। हमारे दत्तात्रेय साहब इस संबंध मे जरूर कोशिश करेंगे और उसको लेकर आएंगे । आज हैदराबाद, आंध्र प्रदेश में टूरिज्म बहुत अच्छे तरीके से डैवलप हो रहा है । जो पिलग्रिमेज सैंटर्स हैं, आप साउथ मे या

तमिलनाडु, कर्णाटक, पांडेचेरी और आंध्र प्रदेश - इन चार स्टेट्स को मिलाकर पैलेस ऑन व्हील्स अगर लाएं तो इससे जो एन.आर.आई. आते हैं, उनसे इनकम होगी और सैनिक लोगो को भी इससे फायदा होगा । इसलिए इस पर ध्यादा ध्यान देना चाहिए । यह काफी दिनों से पैंडिंग है। मंत्री जी, मेहरबानी करके आप नीतीश कुमार जी से बात करके अपने रिप्लाई मे पैलेस ऑन व्हील्स की जरूर घोषणा करेंगे, ऐसी मैं आपके द्वारा मंत्री जी से गुजारिश करता हूं । इसके अतिरिक्त मैडिकल फैसेलिटीज़ के संबंध मे मंत्री जी ने एक बार मुझसे बात की । मैं भी एक डाक्टर हूं, हालांकि मुझे इस प्रोफेशन को छोड़े मुझे 20 साल हो गये हैं, फिर भी उन्होने मुझसे सुझाव मांगा कि रेलवे हॉस्पिटल्स आज बहुत ही खराब स्थिति मे हैं । आज कारपोरेट हॉस्पिटल्स इतनी अच्छी तरह से डैवलप हो गये हैं लेकिन यहां पर कोई इक्विपमेट्स नही हैं । किसी इम्प्लाई को अगर हार्ट अटैक आ जाए तो उसको टिकट ही देना पड़ता है, लेकिन हॉस्पिटल मे उसको सुविधाएं देकर, मैडिकल ट्रीटमेट देकर बचाने का प्रयास नही होता है । मैं आपसे गुजारिश करता हूं कि आप कारपोरेट हॉस्पिटल्स को विज़िट करिए । वहां पर बहुत से लेटेस्ट इक्विपमेट्स आ गये हैं । सरकार कस्टम ड्यूटी ऐक्ज़म्पशन दे रही है, सेल्स टैक्स ऐक्जम्पशन दे रही है । हॉस्पिटल्स मे भी अगर आप ये सुविधाएं देंगे तो अच्छा होगा । कई लाख इम्प्लाइज जो दिन रात मेहनत करते हैं, they are running hundreds of trains in different parts of our country. They are doing very hard work. Let us help them, at least, on medical grounds. My request, through you, Mr. Vice-Chairman, Sir, to the hon. Minister is to provide the best medical care to the railway employees. इसके अतिरिक्त ऐजूकेशन के संबंध मे कहना चाहता हूं । मंत्री जी कई बार दौरा करते हैं। अगर आप हैदराबाद आएं और किसी डिस्ट्रिक्ट में जाएं तो मैं रिक्वैस्ट करता हूं कि दूसरे प्रान्तों मे जाकर देखिए कि वहां पर ऐजूकेशन फैसेलिटीज़ कैसी हैं ? इम्प्लाइज के बच्चो को आप क्या हैल्प कर रहे हैं, ऐजूकेशन की क्या फैसेलिटीज दे रहे हैं ? रेलवे इम्प्लाइज के बच्चो को अच्छे स्कूल्स मे ऐडमिशन नही मिल पाता है, उनको बाहर के मुल्कों मे जाना पड़ रहा है। रेलवे इम्प्लाई का बच्चा अच्छे से पढ़ रहा है लेकिन उसको इंजीनियरिंग कॉलेज मे सीट नही मिल पाती, मैडिकल सीट नही मिल पाती । आप इस संबंध मे क्या कर रहे हैं ? रेलवे मंत्रालय एक इंजीनियरिंग कॉलेज खोलकर इम्प्लाइज़ के जो बच्चे हैं, उनको ऐडमिशन देकर, उन्हे तालीम देकर बाद मे मंत्रालय मे उन लोगो को ऐब्जॉर्ब कर सकते हैं और उनकी सेवाएं ले सकते हैं । यह एक बहुत अच्छा कार्य होगा । आप क्यो ऐसा नही करते ? आंध्र प्रदेश मे कई इंजीनियरिंग कॉलेज खुले हुए हैं । आप मंत्रालय की तरफ से एक इंजीनियरिंग कॉलेज और मैडिकल कालेज खोल सकते हैं और फिर मैडिकल फील्ड में, इंजीनियरिंग के फील्ड में उनको ऐब्जॉर्ब कर सकते हैं । इसके अतिरिक्त मैं मंत्री जी को यह विनम्रतापूर्वक अपील करता हूं कि गरीब लोगो के पास, रेलवे इम्प्लाइज़ के पास रहने के लिए घर नही है। रेलवे की बहुत सारी प्रॉपर्टीज़ हैं । हैदराबाद में you have hundreds of acres of land. Why do not you construct houses there for your employees? Sir, HUDCO is giving loan at a very low rate of interest. आज घर बनाने के लिए फाइनेंशियल इंस्टीट्यूशंस बहुत सी सुविधाएं दे रहे हैं । उसको यूटीलाइज करके इम्प्लाइज को आप घर बनाकर देंगे तो जब वे लोग दौरे पर जाते हैं, तब उन्हे यह संतोष रहेगा कि मेरा परिवार सुरक्षित है, एक ठिकाना उन लोगों के पास है, एक छत के नीचे मेरा पूरा परिवार है और वे ज्यादा अच्छे तरीके से काम कर सकेंगे । मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहूंगा कि हाउसिंग स्कीम बनाकर, मास हाउसिंग स्कीम लानी चाहिए, यह मैं

आपसे रिक्वैस्ट करता हूं । मैं गवर्नमेंट को वार्निंग दे रहा हूं कि ज़ोनल रेलवेज़ जो आप मूव कर रहे हैं, यह बहुत डेजरस मूव है । उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय को यह वार्निंग दे रहा हूं । इससे पहले एक केबिनेट मिनिस्टर उड़ीसा से थे। उन्होंने वहां के वॉल्टेयर ज़ोन को निकाल कर उड़ीसा मे भेज दिया। अब वर्तमान में एक केबिनेट मिनिस्टर कर्नाटक से हैं और वे गुंटकल ज़ोन को कर्नाटक मे मूव कर रहे हैं। यह बहुत गंभीर बात है। अगर ये ऐसा करेंगे तो गवर्नमेंट...**(व्यवधान)**...

श्री के. रहमान खान : गुंटकल मे डिवीजन है।

डा. अलादी पी.राजकुमार : नहीं, नही, गुंटकल में नहीं है। ये गुंटकल मे पूरे स्टाफ को रिड्यूस कर रहे हैं। 200 लोगो को निकाल दिया है। ये जनता को धोखा दे रहे हैं। मैं मंत्रालय से विनयपूर्वक निवेदन करता हूं कि गुंटकल को मूव मत कीजिए। केबिनेट मिनिस्टर के प्रेशर को आप यील्ड न करे, ऐसी मैं आपसे अपील कर रहा हूं। ...**(व्यवधान)**....

उपसभाध्यक्ष महोदय, आंध्र प्रदेश कई दिनों से डिमांड कर रहा है। मुख्य मंत्री चन्द्रबाबू नायडू जब भी दिल्ली आते हैं, कम से कम छः से बारह केबिनेट मिनिस्टरो से मिलकर हर बार वे आंध्र प्रदेश की तकलीफे बताकर जाते हैं। प्रधान मंत्री से लेकर हरेक केबिनेट मिनिस्टर को, चाहे वे वित्त मंत्री हो, डिप्टी प्राइम मिनिस्टर हो, रेलवे मिनिस्टर हो या कम्युनिकेशन मिनिस्टर हो - उनसे मिलकर वे आंध्र प्रदेश की डिमांड्ज़ बताते हैं। आज़ादी के बाद आंध्र प्रदेश रेलवे के विकास मे बहुत पीछे रह गया है। मैं मंत्री जी से विनयपूर्वक निवेदन करना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश से, खासकर हैदराबाद से आप मंत्री हैं, वहां से आप राजधानी चलाइए। आज राजधानी कहां से आती है? कर्नाटक से आती है बाई-वीकली और सिकंदराबाद आकर एक घंटा रुकती है। सीटो की सारी बुकिंग वही हो जाती है। सिकंदराबाद आने के बाद सीटें नही मिलती हैं। मेहरबानी करके हैदराबाद से नई दिल्ली के लिए डायरेक्ट राजधानी लाने की पूरी कोशिश कीजिए। मैं मंत्री जी से यह अपील भी करता हूं कि बाईवीकली नही, बल्कि प्रतिदिन हैदराबाद से नई दिल्ली के लिए राजधानी एक्सप्रेस चलाइए।

महोदय, तिरुपति आंध्र प्रदेश का एक पुण्यक्षेत्र है। दिल्ली से तिरुपति के लिए ट्रेन नही है। कई पिलग्रिम्स दिल्ली से तिरुपति जाना चाहते हैं। सब लोग हवाई जहाज़ से नहीं जा सकते हैं। गरीब लोगो को पुण्यक्षेत्र में जाने के लिए अगर आप दिल्ली से तिरुपति के लिए एक ट्रेन चलाएं और वह भी वाया शिरडी से - जो कि एक और पुण्यक्षेत्र है, साईं बाबा के मंदिर के दर्शन भी हो जाएंगे। तिरुपति से वापस दिल्ली जाने के लिए एक ट्रेन चलाने की मैं आपसे रिक्वेस्ट कर रहा हूं।

महोदय, आज दिल्ली से हरेक जगह के लिए नॉर्थ इंडियन सिटीज़ मे शताब्दी एक्सप्रेस जाती है। आंध्र प्रदेश मे हैदराबाद इतनी अच्छी तरह से डेवलप हो रहा है, हरेक फील्ड में डेवलप हो रहा है, इनफॉर्मेशन टेक्नालॉजी मे डेवलप हो रहा है, बॉयो-टेक्नालॉजी, मेडिकल हब्ज़, टूरिज्म सब कुछ डेवलप हो रहा है लेकिन ट्रेन नही। दिल्ली से हैदराबाद, विजयवाड़ा और करनूल के लिए अगर आप एक शताब्दी लगाएं तो वह भी बहुत अच्छी सुविधा रहेगी।

महोदय, जहां तक मुझे जानकारी है, साउथ सेंट्रल रेलवे पिछले पांच साल से, हमेशा प्रॉफिट दे रहा है। मिनिमम 200 से 350 करोड़ या 400 करोड़ का प्रॉफिट हर साल साउथ

सेंट्रल रेलवे दे रहा है लेकिन आप उनको वापस क्या दे रहे हैं? आप वहां की जनता का पैसा इकट्ठा करके दूसरी जगह उसे खर्च करके आंध्र प्रदेश के साथ अन्याय कर रहे हैं । आपको न्याय करना चाहिए, ऐसी अपील मैं मंत्री जी से करना चाहता हूं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : आपके दल के एक अन्य माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, पूरा समय आप ही ले लेंगे तो वे कैसे बोलेंगे?

डा. अलादी पी. राजकुमार : महोदय, मैं दो-तीन मिनट मे अपनी बात समाप्त करूंगा। सरकुलर रेलवे की बात लीजिए। आज यह बात भी रिकॉर्ड मे है कि हमारे मंत्री जी तेलंगाना के एरिया से आते हैं। तेलंगाना रेल का बहुत बैकवर्ड एरिया है। आज तेलंगाना के 9 डिस्ट्रिक्ट्स - हैदराबाद से लेकर मेदक, निज़ामाबाद, आदिलाबाद, करीमनगर, खम्मम, इन सब एरियाज मे सरकुलर रेल की बहुत आवश्यकता है। अगर एक आदमी हैदराबाद से काम करने के लिए निकले और उसे सरकुलर रेल से जाने की सुविधा हो तो उसे बहुत फायदा होगा। इससे पहले मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि आप निजामाबाद और करीम नगर के लिए रेल लेने आ गए हैं तो इसके लिए हम विचार करेंगे। मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट कर रहा हूं कि वहां के लिए एक सर्कुलर रेल भी चलवाएं। हमारे कुलीग रुमान्डला रामचन्द्रय्या ने मुझे अभी-अभी बताया है कि सिकन्दराबाद से करनूल, डबलिंग आफ लाइन के लिए विचार करने के लिए कहा है। कृपया आप मेहरबानी करके, बजट मे थोड़ा बहुत फंड देकर कार्यवाही करें। आपको मालूम है कि हैदराबाद से करनूल के लिए बहुत से लोग बिजिनेस के लिए आते-जाते हैं। अगर आप डबलिंग आफ लाइन कर दे तो यह बहुत अच्छी बात होगी। महोदय, आज रेलवे मंत्रालय मे काफी वेकेन्सीज हैं। रेलवे इन वेकेन्सीज को फिल नहीं कर रही है। खासतौर से एससी और एसटीज की काफी वेकेन्सीज हैं। आप इसके ऊपर भी विचार करें। आपके माध्यम से मेरी मंत्री जी से विनती है कि एससी, एसटी और ओबीसी की वेकेन्सीज भरी जाएं। मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट कर रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : आप कृपया समाप्त करें।

*DR. ALLADI P. RAJKUMAR : An Expert Committee to be set up to find out how the recycling process can be done. आज आप रेलवे के स्क्रैप को रद्दी के भाव बेच रहे हैं। अगर आप रि-साइक्लिंग करके उसी स्क्रैप से ज्वाइंट वैंचर से फैक्ट्री लगाएं तो आपकी स्टील रिक्वायर्मेंट पूरी होगी। अगर आप ज्वाइंट वैंचर से वह फैक्टर लगाएंगे तो जो स्क्रैप, आप एक रुपए का स्टील चार आने में बेच रहे हैं। उसी स्क्रैप को रि-मेल्ट करके जितनी भी रेलवे को स्टील की जरूरत होगी आप उसको यूटिलाइज कर सकते हैं। ...(**व्यवधान**)...मैं बहुत-बहुत आभारी हूं महोदय, और बहुत विनयपूर्वक आपके द्वारा मंत्री जी से कहना चाहता हूं, यहां नीतीश कुमार जी भी नही हैं, मुझे बहुत अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है। चेयर से डायरेक्शन जानी चाहिए कि जिस दिन राज्य सभा मे यह डिसकस होता है, कैबिनेट मंत्री बहुत कम नजर रखते हैं। यह बहुत अच्छी बात नही है। आज मंडे को रेलवे बजट पर डिसकसन चल रहा है। यह रेलवे मंत्री का बजट है, आज वे यहां रहते तो जितने भी लोग सुझाव देते उनके विचारों पर डिसिजन लेते। इन शब्दों के साथ , मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री रम्मा शंकर कौशिक) : वैसे, कैबिनेट मंत्री, शांता कुमार जी यहां मौजूद हैं।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): Sir, at the outset, I also support the viewpoint expressed by Dr. Alladi P. Rajkumar. It is not a very good sign that the Cabinet Minister, without apprising the reason to the House, is not present when an important issue such as the Railway Budget is being discussed. I hope this does not become another precedent for the Upper House.

Sir, I was thinking whether I should express my gratitude to my Leader who has given me a chance to speak. Normally, I never say these things.

But at the outset, I found in the Budget Speech that the hon. Minister has expressed his profound gratitude to the hon. Prime Minister. I don't grudge it. He can do so. But I wish and I hope, and, probably, the whole House would join me when I say that last year had been a very sad year for the Railways, especially, because of the number of accidents that occurred. Instead of expressing gratitude to the hon. Prime Minister, probably, condolence messages could have been sent to the members of bereaved families, who have lost their kith and kin in railway accidents. Previous speaker has mentioned about one accident. I want to tell you that one of my esteemed colleagues, an ex-Lok Sabha Member, lost his life in the Rajdhani train accident. So, was it not, at least, prudent to include condolence message and sympathy for the members of the bereaved families? Would the Railway Minister, at least now, include it? When the Railway Minister gives his reply, this particular sentence must be there. This must be given priority. But, this is missing in his Budget Speech. Sir, this priority, this direction is missing from the Budget. In one word, I can say that it is a 'directionless' Budget. It has been pointed out here --the whole country knows -- that with regard to safety, the hon. Minister says that he is aware of the concerns expressed regarding the vital issue of safety, but, how are you going to address this issue? Hundreds of lives have been lost. So many accidents have taken place. What are you doing? Starting from Gaisal, I would like to know how many accidents have taken place. What exactly is the conclusion? If you look at para 12, it says, "one of the major contributing factors for accidents has been found to be human failure." इसके लिए न तो रेलवे का इंजीनियर बनने की जरूरत है, न रेलवे का मंत्री बनने की जरूरत है, न सांसद बनने की जरूरत है । वहां हजारों लाइव्ज चली गईं । आप एक शब्द लिख

दीजिए ह्यूमन एरर है । ह्यूमन एरर के लिए कौन जिम्मेदार है ? Has any head rolled? No. क्या जरूरत है? Now, it has been decided to fill up 20,000 Group 'D' vacancies. I welcome appointments to the Group 'D" Posts. That was why I wanted the Cabinet Minister to be here. Does he want to say that non-filling up of these 20,000 Group 'D' vacancies are responsible for the large number of accidents that have taken place? यह क्या बचपना है ? बचपने की भी एक हद होती है । यह है बजट पूरे साल का । ग्रुप डी एम्प्लोइज कम हैं, इसलिए इतने एक्सीडेंट्स हो गए । बड़े से बड़े व्यक्ति, रेलवे के चेयरमैन से लेकर- मैं किसी का नाम नहीं लूंगा । अगर मैं रेजीग्नेशन मागूंगा तो छोड़ दीजिए यह सब बात । Shri Lal Bahadur Shastri is a forgotten chapter in Indian politics now. Do you think that non-filling up of Group 'D' vacancies was the only reason for those accidents? Is this the course of Budget? आप देखेंगे । मैं किस बात पर डिसकस करूं । One of my colleagues will speak for another 13 minutes and talk about other factors. According to me, it is a targetless, or directionless, or *ad hoc* budget. सेफ्टी के लिए क्या कर रहे हैं ? You can give all technical reasons for that. The hon. Railway Minister and myself, both are engineers by profession. They talked about anti-collision devices. So what? Then, he also mentioned about continuous track circuiting. How do you expect a man, even if a public document is given to him, to get himself assured?

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU), in the Chair]

Sir, I saw this on Bengali TV channel. I wish Mr. Nitish Kumar had been here. I don't believe in astrology. एक मौका ऐसा आया जब बंगाली चैनल पर एस्ट्रोलॉजी में नीतीश कुमार जी का होरोस्कोप लेकर दिखाया गया कि एक्सीडेंट्स होंगे, कितने होंगे, बढ़ेंगे या नहीं बढ़ेंगे आदि । रेलवे मिनिस्टर होने से एक्सीडेंट बढ़ते ही नहीं । To this level, the confidence has gone. I don't believe in astrology. Shri Ravi Shankar Prasad and Shri Shanta Kumar might be believing in horoscope and all that. But, I don't believe in that. But, to that extent, the confidence has gone down. That too on a TV channel, टी.वी. चैनल पर होरोस्कोप देखकर एक्सीडेंट्स की बात की जा रही है । उस कांफिडेंस को हम कैसे ग्रो कराएंगे ? What is your target? What is the number of reportable accidents that took place during the last year? What is the number of non-reportable accidents during the last year? What is the increase in the number of accidents during the last two years? When you compare it internationally, during the last one year, how many major accidents have occurred in Indian Railways *vis-a-vis* other international railways? कुछ तो हो । What are you going to do? How many anti-collision devices you need? If you go into continuous track circuiting, you will find that selected sections, that is, a, b, c have been chosen for track circuiting and Rs.2425 crores have been

3.00 P.M.

allotted. I am not able to understand as to what you want to achieve. How much track circuiting do you require as targets to reduce the number of accidents? If so, what percentage of that you have included in this? You may not give the figures here.ट्वेन्टी फाइव परसेंट ट्रैक सर्किटिंग तीन साल मे होगा, पांच साल मे होगा । कहीं भी तो आपका जिक्र नहीं है । सैवन्टीन थाउजेन्ड करोड़ रुपये - यही सुनाया जा रहा है । Then, expressing gratitude to the Prime Minister. ब्रिटेन मे पांच आदमी मरे । Five people have died. I have read the British newspapers. The Prime Minister holds five meetings to discuss why those accidents took place. यहां हजारों आदमी मरते गए लेकिन हर रेलवे बजट में एक पैरा रहेगा. " I am grateful to the Prime Minister"--grateful for what? खन्ना कमीशन की रिपोर्ट आपके पास है । You tell me सैवन्टीन थाउजेन्ड करोड़ रुपये में से कितना खर्च हुआ ? You explain this not to us, but to the people. हमने इतना खर्च किया । इसमे से इतना पांच साल में this is my long-term target, this is my next year's target. Nothing. बस दे दिया What is your funding? Is it a corporate funding estimated by a Chartered Accountant? Anticipated funding -- उससे यह बढ़ेगा। उससे यह बढ़ने वाला है। What is the committed funding to the total Railway Budget? Are your earnings increasing? You are supposed to get Rs.415 crores from State Electricity Boards. These are anticipated. What are your committed fundings? Is there any policy direction? This time, I was not expecting from the hon. Minister to announce some new projects and he has not included any new project. This is one of the major problems confronting the Railways. I share the concern expressed in the House that there are so many incomplete projects. Three years back, while speaking on the Railway Budget, I said that project means, time and cost. Nowhere have you conceded that the Railways have to be treated as an industry.

Sir, the time and cost factors are important in the Railway projects. We have projects. But we have a system in the Railways where there is no question of time. यह प्रोजैक्ट 1200 करोड़ का है, इस साल में पांच करोड़ कर दिया । मंत्री कहीं उद्घाटन करने चला गया तो पांच करोड़ का प्रोजैक्ट शुरू हो गया । अब चाहे वह दो सौ साल में खत्म हो या डेढ़ सौ साल में खत्म हो । Should there not be a policy direction? जितने प्रोजैक्ट हमारे पास हैं, for them, we can say 'this is the time-limit, this is the cost-limit, etc.' Due to this, टाइम बढ़ रहा है तो कॉस्ट एस्केलेशन भी हो रहा है। Is there any direction in this regard? You have mentioned about the introduction of 50 new trains. Sir, I will tell you how the whole thing is *adhocism*. You also want to increase the freight traffic to 515 million tonnes. Would you not require more wagons and coaches for this purpose? My question is : How many new wagons and coaches are going

to be made available in this year's Budget? If there is no increase in that, how are you going to tackle the increased freight or passenger traffic? Then, there will be more derailments. Derailment does not mean only reportable accidents where human lives are lost. Derailment means loss to the Railways. Could you tell us in your reply how much the Railways have lost in the last three years due to derailments, loss due to derailments which has not cost any human life? Let there be some seriousness about it. Sir, I will speak for ten or thirteen minutes. Some serious concern should be there. What is this? Is there any seriousness? That is why I said that there is *adhocism* and directionless. Now, Sir, Rajkumarji has gone. He talked about divisions, zones. ऐसा नहीं है । नीतीश जी ने एक अच्छा और बहुत कंस्ट्रक्टिव काम किया है । यह कभी ऐसा नही होता । रेल सब मांगते हैं । मुझे वह ट्रेन चाहिए, मुझे वह ट्रेन चाहिए । Sometimes, these demands are not genuine. You see, आन्ध्र-कर्णाटक लड़ रहे हैं, बिहार-बंगाल लड़ रहे हैं । ... (व्यवधान) रेलवे जोड़ने वाली चीज़ है । Sir, I am son of a Railwayman. My father had worked in Assam and then he had worked in U.P. मुझे मालूम है आप लोग क्या कर रहे हैं । अब रेलवे की क्या हालत है, आप देखिए । वह उससे लड़ रहा था । As a Railwayman's son, I did not find any pleasure. I am shocked. There is Bengal-Bihar chicanery. Look at the chicanery. I said, 'chicanery', about zones. What have you gained out of divisions? You have talked about new zones. I want to mention here paragraph 38 of the Railway Budget here, and I want a reply from the Minister on this. How has it improved? It is said that the two new zones, that were operationalised, with effect from 01.10.2002, namely, the North Western Railway and the East Central Railway have been functioning with improved efficiency. फिगर्ज़ का तो नाम नहीं है । मैं पूछना चाहता हूं, जिसको बांटा उसका परफॉर्मेंस क्या है । Has it improved? The Eastern Railway, the South-Eastern Railway जिसको बांटा, ओरिजनल नाम जिसका है, उसका क्या इंप्रूव हो गया है ? And, Mr. Nitish Kumar says that 'we want business orientation.' Is it the business orientation? Today, in the whole of industry, amalgamation is coming everywhere. If you had more divisions, I could have understood. But you talked only about amalgamations. 5-6 कंपनियां जोड़ रहे हैं । आप लोग क्या कह रहे हैं? वहां जा कर बता रहे हैं कि इससे यह फायदा होगा । आप किसको बता रहे हैं ? You know what the Member from Andhra Pradesh was telling today. He was saying that you want to divide the whole country on this. Can you tell us in concrete terms whether you have gained out of these two new zones? जहां से पैसेंजर ट्रैफिक नही होगा, ज्यादा गुड्ज़ होगा, वहां तो अर्निंग ज्यादा होगी । इसके लिए कौन सा नया मैथेमेटिकल सम सिखा रहे हैं । जहां पैसेंजर अर्निंग नहीं है वहां कैसे होगा How will you compare? यही तो cross-सबसिडी का मतलब था । यही तो मतलब

था इन जोनों का, एक साथ पैसेंजर प्लस गुड्ज़ । Have you any concern for the Railways? जैसे आज एक और इलैक्शन लड़ना है । इस बार रेलवे बजट कर दिया ।

Sir, I will end up with saying a few words on freight. It is the most important point. One former Railway Minister during her Railway Budget speech said -- I do not know whether, at that time, you were the Minister of State for Railways or not, but Mr. O. Rajagopal was definitely there -- and Government is a continuing entity यह आपका पर्सनल एंटिटी नहीं है -- that there would be 5 per cent increase in freight share. Earlier, the share of railways was 90 per cent, and 10 per cent road Now, it has come down to 40 per cent by railways and 60 per cent by road. I do not know whether it is 35 per cent or 40 per cent. Instead of saying that it would be 500 million tonnes or 515 million tonnes, you could have said as to what is your targeted percentage of freight traffic. How can a layman like me understand this 500 million tonnes or 515 million tonnes? You can say that there would be 5 per cent increase in the share per year. 60 से 5 परसेंट हमारा आएगा 45 रेल और 55 रोड पर । Then, you can say, "within this day, it can be seen that 60 per cent goes to rail and 40 per cent to road." रोड्ज़ शेयर का कम होता है । ऐसा कोई प्रोजैक्ट आपके पास है? नहीं होगा । Do you know by that what are you saving? You have said, "I am grateful to the Prime Minister"; you have expressed your gratitude. You know पेट्रोलियम प्रोडक्ट का सेविंग होता है, रेल से अगर जाते हैं या गुड्ज़ भेजते हैं तो और पेट्रोलियम की हालत यहां क्या है, यह आप देख तो रहे हैं । You have no thinking for that. 500 से 515 मिलियन टन कोई नहीं समझेगा । My last point that I want to submit is over the same thing. Has this Government any uniform policy? The Minister declares that there will be a power plant. रेलवे का काम इतना कम हो गया है नबीनगर, ...(व्यवधान)... बाढ़ में तो नहीं है। ...(व्यवधान)... रेलवे का पावरप्लांट चाहिए because the quality of power is not good. Let the Minister of Power come to this House and say that he is not in a position to give quality power to the Railways. Is it not a policy decision? Is it something that the Railways will decide for another Ministry? My humble submission to the hon. Prime Minister is: Are you aware of what is going on? The NTPC have Central Power Plants. Why can't they give dedicated power? Why is it necessary for Railways? I do not think that is very serious. यह देखना चाहिए क्योंकि इन का मुखौटा पता नहीं चलता है कि कौन सा बोलने का है। Is it the Government of India's decision? Then, they have to certify. The Ministry of Power has to be censured that being such a important utility - the Ministry of Power, Central Government - is not in a position to ensure quality power to the Railways, and that is why such a decision is taken. आप के पास पैसा नहीं है और 1000 मेगावाट का पावरप्लांट बनाने जा रहे हैं !

SHRI BALBIR K. PUNJ (Uttar Pradesh) : It is for the State Governments to supply power ...(*Interruptions*)...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: There is a Central Ministry of Power. ...(*Interruptions*)...I am very happy that I have provoked him, but I wish I could have provoked the hon. Minister. I would love to have that reply from the Minister. He would have said that State Governments were useless; but there is a Central Ministry of Power. The Minister of Power should come here and tell the same thing that you are telling, that because the State Governments are not giving power, so the Ministry of Power will supply the total requirement of power for the Railways. आप तो जर्नलिस्ट हैं, आप को तो पोलिटिसियंस की बात मालूम है ...**(व्यवधान)**... because you are standing. ...(*Interruptions*)...You know as to what is the game plan. Why do you want to have one thousand megawatt captive power plant in Bihar? ...(*Interruptions*)... Why do you want to spend money unnecessarily? ...(*Interruptions*)...

SHRI BALBIR K. PUNJ: They charged exorbitantly from the Railways...(*Interruptions*)...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Who?

SHRI BALBIR K. PUNJ : The State Government.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Which State Government? ...(*Interruptions*)...Then, why is the location of captive power plant in Bihar? ...(*Interruptions*)...I think, that is enough. ...(*Interruptions*)...I am sure, had he been the Minister, he would not have gone for one thousand megawatt power plant in Bihar. I am sure about it. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): I think, we cannot waste the time of the House over this.

प्रो0 रामबक्ष सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, अभी थोड़ी देर पहले माननीय सांसद अपने पड़ौसी से पूछ रहे थे कि कहां पर क्या लगाया है ...**(व्यवधान)**... He should address the Chair, but he is asking from his neighbour.

श्री दीपांकर मुखर्जी : मैं इसलिए पूछ रहा था कि उन्हे मालूम है और पश्चिम बंगाल में है तो मुझे मालूम है । Thank you, very much, Sir. The remaining part will be dealt by the other hon. Member

श्री रमा शंकर कौशिक (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रेलवे मंत्री जी ने जो रेलवे बजट पेश किया है उस से हम लोगो को बड़ी निराशा हुई है। इस से न तो रेलवे का स्वास्थ्य सुधरेगा, न यात्रियों का भला होगा और न ही यात्रियो की सुरक्षा व्यवस्था जो कि

उनकी प्राथमिकता के हिसाब से पहले नंबर पर है, उस की भी कोई समुचित व्यवस्था इसमे की गई है। श्रीमन्, पिछले साल जितने एक्सीडेंट्स हुए, उनके बारे मे हम सब लोगो को अच्छी तरह मालूम है, देश की जनता को मालूम है और उस बारे मे अपने बजट मे माननीय मंत्री जी ने कितना लिखा है, यह अभी माननीय मुखर्जी ने आपके सामने रखा है। मंत्री जी ने दो लाइनो मे सारा काम निपटा दिया है। इतने बड़े हादसे हुए, लेकिन माननीय मंत्री जी ने अपने बजटीय भाषण मे सारी बाते दो वाक्यों मे निपटा दीं। यह बहुत ही शर्मनाक बात है कि ऐसी दुखद् घटनाओ के बारे मे न तो हमने दुख व्यक्त किया और न ही उसके लिए हम आगे क्या उपाय करने जा रहे हैं, यह बताया गया। महोदय, 12 हजार करोड़ की बजटीय सहायता और 5 हजार करोड़ का इन्होंने अधिभार लगाया, लेकिन सुरक्षा की कौन सी व्यवस्था की गयी है? खन्ना कमेटी की सारी रिपोर्ट सरकार के पास है और उन्होने बताया है कि कैसे कौन-कौन सी लाइने कहां कहां क्रेक होने की संभावना है, कौन से पुल खराब हैं, सिग्नल प्रणाली कितनी खराब है । लेकिन, पिछले वर्षो मे इसमे 17,000 करोड़ रुपए का उपयोग कहां हुआ? खन्ना कमेटी की रिपोर्ट मे तो 15,000 करोड़ रुपए की बात कही गई थी, लेकिन आपका यह 17,000 करोड़ रुपए का क्या उपयोग हुआ। आखिर इसका उपयोग कहां हुआ? इसका कोई हिसाब-किताब नही है। 50 गाड़ियां नई चलेगी, 13 गाड़ियो का फेरा बढ़ाया जाएगा और 24 गाड़ियों का मार्ग बढ़ाया जाएगा, लेकिन पिछले साल भी आपने गाड़ियां बढ़ाई थी, उन गाड़ियों का हश्र क्या हुआ? दिल्ली से भटिंडा शताब्दी चलाई गई थी जो बंद कर दी गई, रांची से टाटानगर जन-शताब्दी चलाई गई थी वह भी बंद की दी गई क्योंकि उसमें प्रतिदिन औसत यात्रियो की संख्या तीन के करीब थी । आज जो यह 50 गाड़ियां चलाई जा रही हैं या चलाने का फैसला किया गया है, इनके लिए कौनसे सर्वेक्षण हुए हैं? माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहिए था कि किस मांग पर यह किया गया है, जबकि यात्रियो की संख्या घट रही है और रेलगाड़ियो की संख्या बढ़ रही है, रेलवे लाइने बना नही रहे हैं, उन्ही रेलवे लाइनो पर रेले बढ़ा रहे हैं, कुछ गाड़ियां तो ऐसी हैं, जिनमे साफ-सफाई का मौका भी बड़ी मुश्किल से मिल पाता है । उन्हीं पटरियो पर और गाड़ियां हम क्यो चला रहे हैं बिना किसी सर्वेक्षण के, बिना मांग के ? इन 50 नई गाड़ियो को चलाने का औचित्य क्या है, जबकि पिछले साल माननीय मंत्री जी को जितना पैसा किराए के रूप मे मिलना चाहिए था उससे 720 करोड़ रुपए कम मिले हैं, 3 प्रतिशत यात्री कम हुए हैं?

उपसभाध्यक्ष महोदय, यात्रियो की संख्या कम होने के पीछे निश्चित रूप से यह बात है कि यात्रियो को अपनी सुरक्षा का ख्याल है, सुरक्षा का डर है। रेलवे मे आज सुरक्षित यात्रा का स्थान नही रह गया है। इस चेतावनी को मंत्री महोदय को समझना चाहिए था और उसके उपाय इसमे करने चाहिए थे। जैसा कि उनका दावा है कि वे सुरक्षा के मामले मे प्राथमिकता देंगे; लेकिन सुरक्षा के मामले मे उन्होने पिछले साल क्या किया है, आगे क्या करेंगे? यह बताना चाहिए था। आगे की स्थिति, श्रीमन्, यह है कि बजट में सुरक्षा के लिए, विकास निधि के लिए और साथ ही विशेष सुरक्षा के लिए, इन चीजों के लिए सिर्फ 6 फीसदी पैसा रखा गया है। 50 फीसदी तो वेतन, पेंशन और लाभांश मे चला जाता है और यात्रियो की सुरक्षा के लिए केवल 6 फीसदी पैसे का प्रावधान माननीय मंत्री ने बजट मे किया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इन्होने बड़ा ढिंढोरा इस बात का पीटा है कि हमने यात्रियों का किराया नही बढ़ाया। लेकिन, अब तो बजट की कुछ ऐसी व्यवस्था हो गई है कि बजट का कोई मतलब नही रह गया है क्योंकि सरकार कभी भी किसी भी मद में पैसा बढ़ा देती है, अधिभार के

रूप में बढ़ा देती है, सुरक्षा के अधिभार के रूप में बढ़ा देती है या और किसी में भी अधिभार बढ़ा देती है। इसका कुछ पता नही चलता। ऐसा ही कुछ दूसरा मामला है। रेलवे मंत्रालय में यह बात हो रही है कि किराया आज नही बढ़ाया है, लेकिन कल को भी नहीं बढ़ाएंगे, इसकी क्या गारंटी है? कल को कोई अधिभार लगता है तो उसका भार जनता पर ही पड़ता है और वह भी एक तरह से किराये का रूप है।

श्रीमन्, मैं सरकार से यह निवेदन करता हूँ कि वह इन बातों पर ध्यान दे ओर यह भी बताए कि जो 50 नई रेल-गाड़ियां चलाई जा रही हैं, फेरे बढ़ाए जा रहे हैं और यात्री मार्ग बढ़ाए जा रहे हैं, उनका सर्वेक्षण क्या माननीय मंत्री जी ने करवाया है? या किनकी मांग पर यह सब काम हो रहे हैं? माननीय मंत्री जी ने सात जोन, आठ डिवीजन बना दिए। इससे क्या रेलवे की सुरक्षा हुई, यात्री सुरक्षित हुए? इससे क्या यात्रियों की संख्या में बढ़ोत्तरी हुई? इससे क्या फायदा हुआ? यह बात आज तक समझ में नहीं आई। माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहिए कि यह जो अतिरिक्त भार डाला गया है, इस अतिरिक्त भार को डालने का कारण क्या है? क्या रेलवे का काम पहले नही चल रहा था? जोन और डिवीजन बनने के बाद भी एक्सीडेंट पिछले साल बढ़े हैं, यात्रियों की संख्या घटी है, चोरी बढ़ी हैं। ये सारी बातें हुई हैं, फिर इन सात जोन और आठ डिवीजन का मतलब क्या है? यह मतलब माननीय मंत्री जी को बताना चाहिए। देश की जनता इस बात को जानना चाहती है। श्रीमन्, रेलवे संचालन में खर्चा बढ़ गया है । यात्रियों से किराया कम वसूल हुआ, लेकिन रेलवे के संचालन में पिछले साल 3,000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त भार पड़ा है, 3,000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त खर्चा हुआ है । यह अतिरिक्त खर्चा किस प्रकार से हुआ, क्यों हुआ, क्या इसमे जोन और डिवीजनों का बनाया जाना भी शामिल है ? निश्चित रूप से होगा, लेकिन मंत्री जी ने बताया नही है कि शामिल है या नही है । नई ट्रेनें चलाने के लिए ये तैयार हैं जबकि सब लोग इस बात को जानते हैं कि एक ट्रेन को चलाने के लिए रेलवे को कम से कम दो लाख रुपया प्रतिदिन खर्च करना पड़ता है। कोई भी नई रेल चलाएं तो दो लाख रुपया प्रतिदिन का खर्चा आता है, रेलवे का बल्कि इससे ज्यादा ही आता होगा । फिर आप कहते हैं कि आपके पास सुरक्षा के लिए पैसा नहीं है, तो फिर यात्री बढ़ेंगे कैसे, क्यों यात्री बढ़ेंगे ? जब दूसरी व्यवस्थाएं आ रही हैं, ठीक ढंग से आ रही हैं, अच्छी आ रही हैं, तो इस ओर आपको सोचना होगा, लेकिन माननीय मंत्री जी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है ।

श्रीमन्, लूटपाट की घटनाएं बढ़ रही हैं । रेलवे लाइन की सुरक्षा का प्रश्न जब आता है तो केन्द्रीय सरकार, रेलवे मंत्री कहते हैं कि यह राज्य सरकारों का दायित्व है । रेलवे में यात्रियों के सामान की चोरी या लूटपाट की घटनाएं होती हैं तो सरकार कहती है कि प्रदेशों की गवर्नमेंट को देखभाल करने की जरूरत है । जनता को इस बात से क्या मतलब है कि देख-रेख किसकी है, जनता तो चाहती है कि उसकी सुरक्षा हो ।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : कौशिक जी, आपकी पार्टी से एक और माननीय वक्ता हैं, इसलिए आप खत्म कीजिए ।

श्री रमा शंकर कौशिक : जी हां, प्रो0 रामगोपाल जी हमारे नेता बोलने वाले हैं इसलिए मैं अपनी बात खत्म करने वाला हूं ।

श्रीमन्, मैं निवेदन कर रहा था कि जनता को इस बात से क्या मतलब है कि देख-रेख किसकी जिम्मेदारी है । जनता तो यह जानती है कि वह रेलवे प्लेटफार्म पर है, रेलवे में सफर

कर रही है, उसके साथ लूटपाट नही होनी चाहिए, उसके सामान की चोरी नही होनी चाहिए, डकैती नही होनी चाहिए, उसे इस बात का कहां ध्यान है कि कौन उसकी रिपोर्ट लिखेगा, कौन उसकी हिफाजत करेगा । श्रीमन्, रेलवे मे जो प्रदेशो की सरकार के कर्मचारी जाते हैं, वे कौन लोग होते है ? वे ऐसे लोग होते हैं जिनको विभाग निकम्मा समझता है, जिनको यह समझता है कि ये कामचोर हैं, जिनको प्रदेश की सरकार का विभाग यह समझता है कि ये गलत काम करते हैं, उन लोगो को उसमे भेज दिया जाता है । मैं कहता हूं कि अगर ऐसी बात है तो रेलवे को इसकी व्यवस्था स्वयं करनी चाहिए । अभी बिहार मे ऐक्सिडेट हुआ था तो यह विवाद खड़ा हो गया कि राज्य सरकार का दायित्व था क्योकि तोड़फोड़ हुई। यह कहना बहुत आसान है कि तोड़फोड़ हो गई, हालांकि इस बजट मे माननीय मंत्री जी ने जो बात कही है, उसमे उन्होने ज्यादातर यही कहा है कि मानव गलती से ऐक्सिडेट्स हुए । लेकिन जिस समय गया के पास राजधानी का ऐक्सिडेट हुआ उस समय क्या स्थिति थी, उस समय क्या कहा गया ? यही कहा गया था कि इस रेलवे लाइन को या तोड़फोड़ को देखने का दायित्व राज्य सरकार का था । इस पर बहुत गंभीरता से विचार करना चाहिए और यदि प्रदेशो की सरकारे अपनी जिम्मेदारी को सही तरह से नही निभाती हैं तो रेलवे को कोई दूसरी व्यवस्था करनी चाहिए । अब केन्द्र सरकार नई भर्ती कर रही है, रेलवे मंत्री ने अपने बजट मे कहा है कि हम नई भर्ती करेगे और रेल संरक्षण के लिए रेलवे पुलिस की भी बढ़ोत्तरी करेगे । तो मेरा कहना है कि इस बात को सोचा जाना चाहिए और भले ही उसकी पोस्ट बढ़ाने के लिए जो पैसा खर्च हो, उसके कुछ अंश को प्रदेशो की सरकार पर डाला जाए । उससे मैं इन्कार नही कर रहा क्योकि वे अब भी करते हैं क्योकि वे अपने व्यक्तियो को भेजते हैं, अपने अधिकारियो और कर्मचारियो को भेजते हैं । तो इसको किया जाए लेकिन इस बात से जनता को कोई मतलब नही रहता है कि उसकी लूटपाट की घटनाओ को रोकने के लिए, उसके सामान की चोरी को रोकने के लिए या उसके साथ जो घटनाएं घटी हैं, गलत घटनाएं घटी हैं, उसके लिए प्रदेश की पुलिस कुछ करेगी या रेलवे कुछ करेगी, इस बात से जनता को कोई मतलब नही है । अलग से उसकी व्यवस्था कीजिए। श्रीमन्, अब मैं दो-एक बाते कहना चाहता हूं। वैसे तो गुजरात के जो अभी सम्मानित सदस्य बोले हैं उन्होने तो सारा बजट ही ले लिया। लेकिन मैं अपनी बात रखना चाहता हूं। बहुत दिनो से यह मांग चल रही है कि गजरौला से सम्भल को रेलवे लाईन निकलनी चाहिए। सम्भल बहुत अच्छा शहर है, बहुत बड़ा शहर है। वहां पशुओ के सीगो का सामान बहुत अच्छा बनता है। यह पूरे हिन्दुस्तान मे तो जाता ही है इसके अलावा एक्सपोर्ट भी होता है। उसको दिल्ली आने के लिए वाया मुरादाबाद होकर करीब 100 किलोमीटर का सफर तय करना पड़ता है तब यह दिल्ली आ पाता है। अगर वह गजरौला से जुड़ जाएगा तो उसके साथ ही अलीगढ़ और आगरा भी जुड़ जाएगा। यह मांग कई सालो से है आज से नही है। इस पर कई रेल मंत्रियो के वायदे भी रहे है कि हम इसको पूरा करेगे लेकिन अभी तक उस पर काम शुरू नही हुआ है। इसी प्रकार से गजरौला से जो रेल चांदपुर, स्याहू और नजीबाबाद जाती है जिससे हरिद्वार जुड़ता है उस पर ट्रेक बहुत खराब हालत मे है जिसके कारण थोड़ा सा ही सफर रेलगाड़ी घंटो मे पूरा करती है। अच्छा ट्रेक नही होने के कारण वह बहुत धीरे-धीरे जाती है और बहुत देर मे वह सफर तय करती है जिसके कारण हरिद्वार का रास्ता बहुत लम्बा हो जाता है। अत: इसको भी देखना चाहिए तथा इस ट्रेक को ठीक करना चाहिए। महोदय, दूसरी बात यह है कि श्रमजीवी नाम की जो एक गाड़ी है जो दिल्ली से लखनऊ होते हुए पटना को जाती है तथा इससे आगे भी जाती है, इसमे बिहार के और पूर्वी उत्तर प्रदेश के बहुत से मजदूर लोग गजरौला मे काम करने के

लिए आते हैं, चूंकि गजरौला उत्तर प्रदेश का दूसरा कानपुर होने वाला है। यह बहुत जल्दी कानपुर और गाजियाबाद की हैसियत प्राप्त करेगा। बहुत बड़ी फैक्टरी वहां लग गई हैं, बहुत बड़ा इण्डस्ट्रियल एरिया हो रहा है तथा वहां काफी लोग आते हैं। तो श्रमजीवी गाड़ी का स्टॉपेज गजरौला जंक्शन पर होना चाहिए।

श्रीमन्, हमारे दल से हमारे नेता भी बोलने वाले हैं लेकिन वह कल बोलेंगे, इसलिए इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूं।

SHRI P.G. NARAYANAN ((Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, it is good that the railway fares and freights are not increased this year. Coming to railway projects in Tamil Nadu, Tamil Nadu continues to receive a raw deal on the allotment of funds for various on-going projects in the Southern Railway. We thought, after the appointment of a Minister in the railway, things would improve, but there is no sign of flow of funds into the railway projects in the State.

Sir, Tamil Nadu has the highest percentage of outdated and oblate metre-gauge railway lines in the whole of the country, but the Railway Ministry and the Railway Board have never taken into consideration this aspect while allotting funds to the State. From the allotment of funds to various gauge conversion projects in this Budget there is a clear indication that it would take a minimum of another 30 years in replacing metre-gauge lines by broad-gauge lines.

Sir, it looks as if the Railway Board and the Railway Ministry are very keen that Tamil Nadu continues to remain an island cut off from the broad-gauge rail links, from the rest of the country.

Sir, as far as the metropolitan transport project is concerned, Chennai lags behind all other metropolitan towns. Calcutta has full-fledged underground railway projects fully funded by the Centre, nearly ten years ago. The Metro Project for Delhi started in 1997. Within five years, the Project is flushed with funds from Japan, and is going to be fully commissioned in the next three years. The Project also has substantial financial assistance from the Centre. But the Chennai metropolitan project which started as early as 1972, has not made any progress in the last 30 years. Moreover, Tamil Nadu Government has been forced to meet 50% of the project cost. I want to know whether the Railway Board treats Chennai, Tamil Nadu as its colony. This attitude of the Board and the Railway Minister is highly deplorable, to say the least.

To cite an instance, the metropolitan transport project between Mylapore and Velacherry has been on for the past 10 years. The distance between the two places is hardly 12 kilometres. But the project has been delayed considerably due to inadequate funds provided by the Railway Board. This project should have been commissioned five years ago. But the latest deadline has been fixed for this month. But I am told that it will take another six months to be completed. Only one crore rupees have been allocated for this project this year. It is a very meagre amount. The Railway Board is yet to allocate Rs. 19 crores for the completion of this project. As I mentioned earlier, Tamil Nadu has the highest percentage of meter guage lines in the whole of India. But the allocation of funds for the guage conversion project is very pathetic. For a gauge conversion project between Madras Beach and Dindigul which was taken up nearly 10 years back, the Railway Board is yet to allocate Rs. 35 crores. It has merely given Rs. 2 crores in the current Budget. There are 8-9 ongoing gauge conversion projects in Tamil Nadu. Take for instance Madurai-Rameswaram gauge conversion project. The distance is about 161 kilometres. Rameswaram is a very important pilgrimage centre. Lakhs of people come to this place from all parts of India. Rameswasram is the birth place of the President of India. The total allotment is Rs. 243 crores. But the Railway Board has allocated only Rs. 10 crores this year. Rs. 233 crores are yet to be released. If it goes on at this rate, it will take at least 50 years to complete this project. Fund allocation in the current budget is very meagre. There has been no major project of doubling of railway lines in the State since Independence. Madras Egmore to Kanyakumari has a single line for a distance of about 700 kilometres. That criss-crosses the entire length of the state. This is one of the busiest railway lines in the country. Doubling of railway lines would also help better transport links between Chennai and Tuticorin ports. The people of the State and the Members of Parliament have been demanding doubling of these lines for the past several years. I do not know why the railways are not bothered about the state of backwardness in Tamil Nadu. I am warning the Railway Ministry against taking the people of Tamil Nadu for a ride every year for the past several decades. I, therefore, demand substantial allocation of funds for the various ongoing guage conversion projects, immediate sanction of doubling of railway lines from Madras Egmore to Kanyakumari and expediting implementation of mass rapid system in Chennai with 100% funding by Railway Ministry as it was done in Kolkata and Delhi.

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान): उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी ने 2003-2004 का बजट पेश किया । महोदय, एक परंपरा सी बन गयी है कि कोई भी बजट दिया जाए वह अच्छा दिया जाए, लोगों की आंखो मे धूल झोंकी जाए लेकिन सामने दिखना चाहिए कि हमने लोगों को अच्छा बजट दिया है, अच्छी सुविधाएं दी हैं चाहे अंदर से वह खोखला ही क्यों न हो । मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि आपने 2002-2003 के लिए योजनाओं पर खर्च करने के लिए 12,918 करोड़ रुपये की योजना का अनुमान लगाया है । इसके अंदर 2,630 करोड़ रुपए आप संसाधनो से जुटाएंगे और 2,970 करोड़ रुपये आप बाजार से उधार लेंगे। आपने बजट भाषण पढ़कर वाहवाही लूट ली । लेकिन बाजार से अगर 3000 करोड़ रुपये नही मिले तो फिर इन योजनाओं का क्या होगा?

[उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) पीठासीन हुए।]

यह पैसा कहां से आएगा? जब आप जवाब दे तब बताएं कि अगर 3000 करोड़ रुपये बाजार से उधार नही मिले तो कहां से प्राप्त करेंगे? यहां थोथी वाहवाही लूटने से काम नहीं चलेगा, आपको कुछ काम करना पड़ेगा । आज रेलवे बजट पर चर्चा के समय मुखर्जी साहब ऐक्सीडेंट्स के संबंध मे कह रहे थे । हर साल हम कहते हैं कि रेल दुर्घटनाएं कम हो, इसके लिए कार्य कर रहे हैं लेकिन दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं । इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए । जब इन दुर्घटनाओ की जांच की जाती है तब कई बाते सामने आती हैं। रेलवे विभाग की कमजोरियो की ओर जब ध्यान दिया जाता है तो जांच कमेटी बैठाकर उन कमजोरियो को छिपाया जाता है और दूसरी बात सामने ला दी जाती है । जैसे बिहार के अंदर दुर्घटना हुई । यहां पुल पुराना होने के कारण, पुल का निर्माण बहुत पुराना होने के कारण दुर्घटना हुई। सब इस बात को जानते हैं, सब लोगो ने टी.वी. मे जो फ्लैश किया गया था, उसको देखा था कि वह पुल जर्जर हो चुका था लेकिन जांच कमेटी ने रिपोर्ट दी कि पटरी से कुछ छेड़छाड़ की गयी, पटरी को कुछ नुकसान पहुंचाया गया जिसके कारण ऐक्सीडेंट हुआ है । मानवीय आधार को भूल जाते हैं। हजारो आदमी मर गये और एक छोटी सी जांच कमेटी बिठाकर, निष्कर्ष निकालकर पब्लिश कर दिया जाता है । मेरी समझ मे नही आता - मुखर्जी साहब कह रहे थे कि इंग्लैंड के अंदर अगर ऐक्सीडेंट हो जाता है, पांच आदमियो का ऐक्सीडेंट हो जाता है तो प्रधान मंत्री कई बार मीटिंग बुलाते हैं - यहां हजारो आदमी मर जाते हैं, उसके बाद भी स्टेट रेलवे मिनिस्टर या रेलवे मिनिस्टर जिम्मेदारी लेने को तैयार नही हैं । एक उदाहरण था और उस उदाहरण को आप लोगो को परम्परा बनाना चाहिए - लाल बहादुर शास्त्री जी - आपको लाल बहादुर शास्त्री बन जाना चाहिए था । लाल बहादुर शास्त्री के टाइम मे हजारो आदमी तो नही मरे थे लेकिन उन्होने मानवता के नाते, मानव की रक्षा के लिए अपनी जिम्मेदारी को समझा लेकिन यहां कोई अपनी जिम्मेदारी समझनेवाला नही हैं । किससे बात करे ? आज रेलवे के जोनों की बात करें तो उनका बंटवारा जिस तरीके से किया है और जिस तरीके से जोनो के साथ मंडल जोड़े गये हैं। यहां रेलवे के केबिनेट मिनिस्टर होते तो इस ओर जरूर ध्यान देते। अब राज्य मंत्री जी हमारे सामने हैं, वे लिख रहे हैं और उसके बाद भी केबिनेट मिनिस्टर उसको पढ़े या न पढ़ें लेकिन महोदय, जोनो का बंटवारा और मंडलो को जो जोड़ा गया है, यह समझ मे नही आता है। यह रेलवे विभाग का कैसा दृष्टिकोण है? मैं उदाहरण के तौर पर आपसे जानना चाहूंगा कि जयपुर से कोटा नजदीक है या जबलपुर? मेरी समझ मे नही आता।

श्री गया सिंह (बिहार): इनके हिसाब से जबलपुर।

श्री भूल चन्द मीणा : मेरी समझ मे नही आता। इसका मतलब है कि अगर कोटा मंडल का आदमी जबलपुर डिवीज़न में जाएगा तो उसको काफी लंबा रास्ता, 600-700 किलोमीटर तय करना पड़ेगा। उसका टी.ए., डी.ए., किराया उसे मिल जाएगा जबकि कोटा डिवीज़न के लोगो के लिए जयपुर 200-300 किलोमीटर है। आखिर इनका दृष्टिकोण कैसा है?

दूसरे जब सभी जगह इस प्रकार का विरोधाभास है, तो डिवीज़नो के अंदर जो मंडल जोड़े गए हैं, इसको ध्यान से देखिए। कर्मचारी की सुविधा के अनुसार देखिए कि जब कोटा डिवीजन का कर्मचारी जबलपुर जाएगा, उसे तीन दिन लग जाएंगे आने-जाने मे लेकिन जयपुर के लिए वह उसी दिन सुबह जाएगा, अपना काम करके रात तक वापस आ सकता है। मंडलों को जोड़ते समय आप सुविधाएं तो देखिए। अधिकारी जैसे बनाकर दे देते हैं, आंख मीचकर आप मान लेते हैं। इसी तरीके पर आप थोड़े ना चला रहे हैं रेलवे को? रेलवे विभाग का भला भी देखिए।

महोदय, जब मैं कह रहा था कि उधार आपको नही मिलेगा तो आप क्या करेंगे? मैं आपको एक सुझाव देना चाहता हूं। उधार लेने के लिए आप बाज़ार मे मत जाइए। रेलवे की अरबो रुपए की सम्पत्ति पड़ी हुई है और उसका कोई सदुपयोग नही हो रहा है। उसको आप काम मे ले लीजिए। उदाहरण के तौर पर मैं बताना चाहूंगा कि गंगापुर सिटी मे दो हजार हैक्टेयर भूमि पड़ी हुई है, दो हज़ार के करीब मकान पड़े हुए हैं। यह तो मैं राजस्थान की बात बता रहा हूं, दूसरी स्टेट्स में जो सम्पत्ति पड़ी हुई है, वह अलग बात है। बांदीकुई में कम से कम चार-पांच हज़ार एकड़ भूमि पड़ी हुई है, चार-पांच हजार भवन पड़े हुए हैं। इसी तरह से अजमेर मे पड़े हुए हैं। आपकी इतनी सम्पत्ति पड़ी हुई है और आप बाज़ार मे पैसा लेने के लिए जा रहे हैं? यदि बाज़ार में आपको पैसा नहीं मिलेगा तो आप इन योजनाओ को बंद करने जा रहे हैं जिनसे कि लोगो को सुविधा मिलने वाली है। तो जो सम्पत्ति पड़ी हुई है, क्यो न उसका सदुपयोग किया जाए? या जहां आपकी ज़मीनें खाली पड़ी हुई हैं, वहां आप रेलवे के कारखाने खोलिए, कुछ तो कीजिए। दस-दस, पंद्रह-पंद्रह सालों से वे ज़मीने पड़ी हुई है, उन पर अनधिकृत कब्ज़े हो रहे हैं, लोग आपके मकानों के खिड़की-दरवाज़े और दूसरे सामान को निकाल-निकाल कर ले जा रहे हैं।

आपने इस बजट मे 225 किलोमीटर नई रेल बिछाने का प्रस्ताव किया है। मैं यह कहना चाहूंगा कि राजस्थान मे ऐसे कई सर्वे रेल विभाग ने किए हैं, उन पर पैसा भी खर्च हुआ है। अब तक चार-चार, पांच-पांच, छः-छः साल उनको हो गए हैं, उन पर सर्वे का पैसा भी खर्च कर दिया गया लेकिन उसके बाद कोई कार्यवाही नही हुई। साथ ही एक नई रेल लाईन के लिए आपने पिछले बजट मे पैसा रखा था लेकिन इस बजट में आपने उस पर पैसा नही रखा - दौसा से गंगापुर सिटी - नई रेल लाईन बिछाने के लिए। पिछले साल आपने उसके लिए करीब पचास करोड़ रुपए रखे थे, लेकिन अब की बार बजट देखा तो एक पैसा भी नहो रखा है आपने। ऐसा क्या दृष्टिकोण था, यह भी बता दें आप कि आपने उस के लिए पैसा क्यों नही रखा? क्या आपका राजस्थान से विशेष प्रेम था कि नई रेल लाइनों में से एक भी रेल लाइन नहीं ली गई ? आपने इस बजट में यात्रियो को रेलवे में सुदिधाएं देने मे, बहुत वाहवाही लूटी है। आपने सुविधा केवल टिकट मे दे दी है। रिजर्वेशन होती है, लेकिन किसी कारण गाड़ी छूट जाती है या यात्री किसी कारण से गाड़ी मे बैठ नहीं पाता है तो उस आरक्षित यात्री को पैसा रिटर्न मिल जाएगा-यह अच्छी

सुविधा है। लेकिन इसके साथ ही और सुविधाएं देने के बारे मे भी सोचना पड़ेगा। यात्री से कैसे ट्रेन छूट जाती है या वह प्लेटफार्म पर कैसे रह जाता है, इसको भी देखना पड़ेगा। आपको गाड़ियो के कोच बनाने पड़ेगे रेलवे के अंदर। हम कई बार रेलवे स्टेशन पर ऐसी स्थिति भी देखते हैं कि जनरल कोच के डिब्बे कम होते हैं। जनरल कोच मे बैठने वाला यात्री इधर से उधर भागता फिरता है। कभी इधर भागता है, कभी पश्चिम की साइड मे जाता है और वह गाड़ी मे बैठ नही पाता है। कई बार ऐसी स्थिति बन जाती है। इसलिए यात्रियो को सुविधा देने के लिए रेलवे कोच बढ़ाने चाहिए। रेलवे स्टेशन का जो प्लेटफार्म है, मैं यह नही कहता हूं कि उसमे सुधार नही हुए हैं। उसमे स्वच्छता, सफाई पर ध्यान दिया गया है, लेकिन जितना ध्यान देना चाहिए, उतना नही दिया है। कई बड़े-बड़े सिटीज मे जो प्लेटफार्म हैं, आप वहां सुबह चले जाएं तो आप वहां पर खड़े नही रह सकते हैं और वहां बदबू मारती है। इसलिए यात्रियो की सुविधानुसार सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाए। प्लेटफार्म से गन्दगी को हटाया जाए, उसकी सफाई करके धुलवाया जाए ताकि यात्रियो को यदि इंतजार करना पड़े तो वे वहां पर बैठ सके। प्लेटफार्म पर कुर्सियो का भी अभाव है। इसलिए प्लेटफार्म पर आपको कुर्सियां भी लगानी चाहिएं। आपको ट्रेन के अंदर भी गंदगी देखने को मिलेगी। कई बार कम्पलेट करने के बाद भी ट्रनो के फर्स्ट एसी और सैकेन्ड एसी मे इतनी गंदगी होती है। वहां पर सफाई कर्मचारी भी ड्यूटी पर रहते हैं, लेकिन वे सही तरीके अपनी ड्यूटी नही देते है और छिपे रहते हैं। कई बार नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर देखने को मिला है। हमको कभी-कभी गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस से जाना पड़ता है तो देखते हैं कि फर्स्ट एसी और सैकेन्ड एसी के डिब्बी बहुत गंदे होते हैं। वहां पर कर्मचारी रहते हुए भी सफाई नही होती है। रेलवे स्टेशनो पर खान-पान की स्थिति बड़ी अजीब होती है। ये जो खाने की चीजे बनाते है, उसमे बहुत गंदा तेल इस्तेमाल करते हैं। कई बार तो लोग इससे बीमार भी हो जाते हैं। लेकिन इस ओर ध्यान नही दिया जाता है। इस सदन मे, हमेशा इन बातो पर चर्चा होती है, और चर्चा होकर रह जाती है। मैम्बर हाउस मे बोलकर रह जाते हैं और बाद मे उस पर कार्यवाही नही होती है। इसलिए रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आप इसको विशेषतौर से देखे। यदि यात्री प्लेटफार्म पर या रेल मे बीमार हो जाए तो जो आपके यहां चिकित्सा की सुविधा है, यह बहुत लचीली है। यात्री को सही सुविधा नही मिल पाती है। अभी एक यात्री की रेल के अंदर हार्ट अटैक से डैथ हो गई। कोर्ट से उसका क्लेम हुआ है। आप ट्रेन के अंदर चिकित्सा की सुविधाएं रखें ताकि बीमार होने वाले यात्रियो को फर्स्ट ऐड तो मिल सके। वह भी नही मिलती है। इसलिए रेलवे के अंदर आप चिकित्सालय या चिकित्सक की व्यवस्था करे। चाहे हर स्टेशन पर कर दे या जो बड़े-बड़े स्टेशन हैं उन पर करे। यदि अकस्मात यात्रियो को कोई बीमारी हो जाए तो उसका इलाज हो सके और जीवन की रक्षा हो सके। आप ये सुविधाएं करे क्योकि यात्रियों में यह भय व्याप्त है कि आज हमारी यात्रा सुरक्षित नही है। रेलो मे आज हिन्दुस्तान का एक करोड़ से ज्यादा आदमी सफर करता है। उसके मन मे यह भय भी है । जबसे कई दुर्घटनाएं हुई हैं तब से यह लगता है कि रेलवे की यात्रा भी सुरक्षित नही है । दुनिया के अंदर नई-नई टेक्नोलॉजी आ रही है । उनमें से कुछ टेक्नोलॉजी हिन्दुस्तान मे भी ले आइए । दो सौ, तीन सौ किलोमीटर की रफ्तार से ट्रेने चलने वाले देशो मे एक्सीडेंट्स कम होते हैं । यहां अस्सी और सौ की रफ्तार से ट्रेन चलने वाले देश मे एक्सीडेंट्स ज्यादा होते हैं । इसलिए नई टेक्नोलॉजी लानी चाहिए । ऐसे डिब्बे भी बनने चाहिए जिसमें एक्सीडेंट से यात्री सुरक्षित रह सके ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : मीणा जी, आपके दल के और माननीय सदस्य हैं ।

श्री मूल चन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष जी, अभी खत्म कर रहा हूं । धार्मिक स्थलों को रेलवे लाइनों से जोड़ने की बात हुई है तो मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि राजस्थान में केला देवी और मदन मौंजी, दो ऐसे बड़े तीर्थ स्थान हैं, धार्मिक स्थल हैं, जहां पचासों करोड़ आदमी हर साल यात्रा पर जाते हैं । पचास करोड़ से ज्यादा। केला देवी में ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): थोड़ा ज्यादा है ।

श्री मूल चन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष जी, ज्यादा नहीं है । आप पता लगा लीजिए । मैं बता रहा हूं कि पचास करोड़ है । यहां एक मेला लगता है दस-पांच करोड़ तो उसी मे चले जाते हैं । यह सवाई माधोपुर करोली वाली केला देवी है । यहां यू.पी., राजस्थान, हरियाणा, दिल्ली, गुजरात, मध्य प्रदेश से इतने ज्यादा लोग आते हैं कि आप काउंट नहीं कर सकते हैं ।

एक माननीय सदस्य : रेलवे मंत्री भी गए हैं क्या ? पूछिए ।

श्री मूल चन्द मीणा : श्री पी.सी.सेठी थे । वे गए थे । बहुत पुरानी बात हो गई है । इस रेल लाइन का सर्वे किया गया है । जब धार्मिक स्थलों को सब जगह से जोड़ा जाता है तो इसे रेलवे लाइन से क्यो नहीं जोड़ा जाता है ? उपसभाध्यक्ष जी, मैं अपने एरिये से संबंधित रेलों के ठहराव की बात करना चाहूंगा । जोधपुर से हावड़ा एक ट्रेन जाती है । इसके ठहराव के लिए श्री महावीर जी और गंगापुर सिटी, दो रेलवे स्टेशन हैं । श्री महावीर जी जैनियों का एक बहुत बड़ा स्थान है । यह जैन मंदिर है । यहां कलकत्ता, जोधपुर और दूसरी जगह से भी यात्री आते हैं । यदि यहां इसका ठहराव हो जाए तो उन्हें कुछ सुविधा हो जाए । फ्रंटीयर एक्सप्रेस, स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस की काफी दिनों से मांग चली आ रही है कि एन्नोन सिटी में इसे रोका जाए । आपकी पार्लियामेंट और राष्ट्रपति भवन मे जो पत्थर लगे हैं उसकी एन्नोन सिटी में बहुत बड़ी मण्डी है । हिन्दुस्तान मे पत्थर की इससे बड़ी और कोई मण्डी नहीं होगी । बहुत से व्यापारी यहां आते हैं । इससे उन्हे सुविधा हो जाएगी । अभी तो वे बेचारे गंगापुर सिटी या महावीर जी जाकर उतरते हैं । वहां से बीस, पच्चीस किलोमीटर तक अपने साधनों से पहुंचते हैं ।

एक और बात कहना चाहूंगा कि जब महावरी जी का मेला लगता है तो पच्छिम एक्सप्रेस के लिए श्री महावरी स्टेशन पर एक महीना रुकने की सुविधा है । और दिनों में यहां आने वाले यात्रियो को बहुत दिक्कत रहती है । अगर एक महीने तक इसका स्टोपेज कर दे, इसको बढ़ा दे, कंटीन्यू कर दे तो उन लोगो को सुविधा हो जाएगी ।

एक निवेदन और करना चाहूंगा कि रेलवे के अंदर ऐलोपैथी इलाज और ऐलोपेथी डॉक्टर्स रहते हैं । लेकिन आयुर्वेद पद्धति, जो हिन्दुस्तान की पद्धति है, उसका इलाज नहीं है । आप रेलवे के अस्पतालो और रेल में ये सुविधा दें । आयुर्वेद के डॉक्टर आपके यहां हो । आयुर्वेद का इलाज भी आपके यहां हो जिससे लोग हिन्दुस्तान की पद्धति से इलाज करा सकें । इतना ही निवेदन करना चाहूंगा । धन्यवाद ।

श्री सुरेन्द्र लाठ (उड़ीसा): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, बधाई देना चाहता हूं जिन्होंने विकास आधारित तथा जनहित आधारित रेल बजट प्रस्तुत किया है । महोदय, रेल इस देश की जीवन रेखा है, रेल इस देश के

आर्थिक और सामाजिक जीवन को प्रभावित करती है । भारतीय रेल संसार का दूसरा सब से बड़ा और एशिया का सब से बड़ा रेलवे नेटवर्क है । भारत में प्रति दिन 11 हजार रेलगाड़ियां चलती हैं जिनमें 7 हजार यात्री रेल गाड़ियां हैं एवं 4 हजार माल गाड़ियां हैं । इस देश में रेल के माध्यम से करीब 30 लाख से अधिक लोगों को डाइरेक्ट या इंडाइरेक्ट तौर पर रोज़गार उपलब्ध होता है । महोदय, रेल इस देश की राष्ट्रीय एकता में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है । इस देश का नागरिक चाहे वह कश्मीर मे हो या दक्षिण के केरल मे हो या पूर्व के गुवाहटी में हो या पश्चिम के कच्छ मे हो, इन सब को जोड़ने का काम रेल करती है । रेल इस देश को जोड़ने मे एक कड़ी का काम करती है । महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने 2003-04 के बजट मे कई महत्वपूर्ण निर्णय लिए हैं । रेल मंत्री जी ने यात्री भाड़े को युक्तिसंगत बनाने के लिए गत वर्ष जो निर्णय लिए थे उनको आगे बढ़ाते हुए शताब्दि तथा जन शताब्दि के यात्री भाड़े को युक्तिसंगत कर जन शताब्दी के भाड़े को एक्सप्रेस और मेल ट्रेन से जो पहले 10 प्रतिशत अधिक था उसे 5 प्रतिशत कर दिया है तथा उसके साथ जन शताब्दी एक्सप्रैस में खान-पान की व्यवस्था को वैकल्पिक रखा है । यह एक स्वागत योग्य निर्णय है । महोदय, रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने इस साल जो एक बहुत ही अच्छा निर्णय लिया है वह यह है कि गैर व्यस्त काल मे रेल की दरों को घटाना, रेल के भाड़े को घटाना । गैर व्यस्त समय में रेल में भीड़ कम होती है उस समय रेल भाड़े को कुछ चुनी हुई रेल गाड़ियों में प्रयोग के तौर पर 10 प्रतिशत कम करने का उन्होने निर्णय लिया है । यह एक बहुत ही स्वागत योग्य निर्णय है । आगे चल कर और भी अधिक रेल गाड़ियो में यदि इस प्रकार की व्यवस्था की जाएगी तो इससे रेल को भी फायदा होगा और लोगों को भी इससे सुविधा उपलब्ध होगी और फायदा होगा । जैसे विभिन्न व्यवसायिक प्रतिष्ठानों में जब उनका ऑफ़ सीज़न डिसकाउंट निकलता है, वैसे ही रेल में जिस समय भीड़ कम होती है उस समय ऑफ़ सीज़न डिसकाउंट का जो निर्णय लिया है वह बहुत ही स्वागत योग्य है ।

महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी ने राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा की है । जिस प्रकार सड़क के क्षेत्र में स्वर्णिम चतुर्भुज योजना का क्रियान्वयन किया जा रहा है उसी प्रकार 15 हजार करोड़ की राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा की गई है । इस योजना के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज योजना मे देश के चार महानगरों को ऐसी रेल लाइन से जोड़ा जाएगा जिसमें 100 किलोमीटर की अधिक गति से रेल चल पाएगी । इसके साथ-साथ देश की महत्वपूर्ण बंदरगाहों को भी इस प्रकार की रेल लाइन से जोड़ा जाएगा । इस योजना के अंतर्गत गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों के बीच चार बड़े पुल बनाने का निर्णय लिया गया है । इस योजना के कार्यान्वयन से निश्चित रूप से देश में रोज़गार का सृजन होगा । इसके साथ-साथ देश में रेल यातायात भी और अधिक गतिशील हो सकेगा ।

मान्यवर, आज जिस विषय पर हम अधिक चर्चा कर रहे हैं वह रेलवे सुरक्षा का विषय है । इस बारे में सभी माननीय सदस्यों ने चिंता व्यक्त की है कि रेल में बहुत अधिक रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं । रेल की सुरक्षा के लिए सरकार ने 17 हजार करोड़ रुपये का स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया है । इसके द्वारा पुराने पड़ गए रेल पुलों को सुधारने की, ट्रैक मॉडर्नाइजेशन तथा सिग्नल सिस्टम को और अधिक आधुनिक करने की आवश्यकता है । इस के साथ-साथ भारत में ही विकसित टक्कर विरोधी उपकरण जिस का परीक्षण किया जा चुका है, उस को रेलों में जोड़ने की आवश्यकता है जिस से कि दुर्घटनाओ में कमी आ सके । साथ-ही-साथ ह्यूमन फेल्योर एक

4.00 p.m.

बहुत बड़ा कारण आजकल सुनने मे आ रहा है, इसे रोकने के लिए कर्मचारियों को उचित प्रशिक्षण की आवश्यकता है । महोदय, इन सब के द्वारा मुझे विश्वास है कि निश्चित रूप से रेल दुर्घटनाओ मे आगे के दिनो में कमी आएगी ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि रेल के विकास के लिए केवल व्यावसायिक आधार या हानि-लाभ के आधार पर ही योजना न बनायी जाए । रेल हमारे सामाजिक जीवन मे एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है । आज भी देश मे ऐसे बहुत से पिछड़े क्षेत्र हैं जहां कि रेल की सेवाएं नहीं पहुंच पाई हैं, अगर ऐसे क्षेत्रों मे रेल विकास के लिए केवल व्यावसायिक या हानि-लाभ का मापदण्ड लेगे तो रेल सेवा उन क्षेत्रो मे कभी नही पहुंच पाएगी । रेल एक व्यावसायिक संस्था नही है, रेल की एक सामाजिक जिम्मेदारी भी है। हमे चाहिए कि ऐसे क्षेत्रो का चयन कर उन क्षेत्रों में रेल विकास के लिए प्राथमिकता के आधार पर निर्णय ले जिस से कि उन पिछड़े क्षेत्रो का सामाजिक, आर्थिक विकास संभव हो सके। महोदय मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होने इस वर्ष रेल नेटवर्क की पुनर्स्थापना कर देश मे 7 नए जोन बनाने की घोषणा की है। महोदय, विशेषकर आप ने ईस्ट कोस्ट जोन बनाने की जो घोषणा की है, यह उस क्षेत्र के लोगों की एक बहुत पुरानी मांग थी और इस जोन के गठन से इस क्षेत्र में रेल का विकास करने में सहायता मिलेगी । उस क्षेत्र के लोगों को रोजगार मिलेगा और वहां का आर्थिक विकास संभव हो सकेगा।

मान्यवर मैं उड़ीसा से आता हूं जोकि एक पिछड़ा प्रदेश है, किंतु उड़ीसा प्राकृतिक संपदाओ से भरपूर है । इस क्षेत्र के विकास के लिए रेल इंफ्रास्ट्रक्चर के अधिक-से-अधिक निर्माण करने की आवश्यकता है । रेल विभाग ने इस क्षेत्र के विकास के लिए कई योजनाओं की घोषणा की है, लेकिन दुख के साथ कहना चाहता हूं कि इन योजनाओं के क्रियान्वयन मे अधिक-से-अधिक देरी हो रही है । गत दिनो मे रेल मंत्रालय ने जिन योजनाओ की घोषणा की है, मैं उन योजनाओं के बारे मे आप को बताना चाहता हूं । लांजीगढ़ रोड, जूनागढ़ की घोषणा वर्ष 1993-94 मे की गयी थी, लेकिन इस योजना पर अब तक केवल 17 करोड़ रुपए खर्च हो पाए हैं जब कि इस की एस्टीमेटेड कॉस्ट 119 करोड़ की है । इस के अलावा खुर्दा रोड बोलांगीर योजना की घोषणा 1994-95 मे की गयी थी, लेकिन इन योजनाओं का आरंभ अभी तक नही किया जा सका है । इस बजट मे माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ व्यवस्था की है, मैं उन्हे इस के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं । इस के अलावा देतारी बांसपाली रेल लिंक प्रोजेक्ट 595 करोड़ का है और अभी तक केवल 297 करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। यह योजना भी अभी बहुत निचले स्तर पर है । मैं चाहता हूं कि सरकार इसे पूरा करने के लिए उचित कदम उठाए और अधिक धन की व्यवस्था करे । इसी प्रकार हरिदासपुर पारादीप और गुपसाबांगड़ी पोसी गेज कनवर्जन की योजना वर्ष 1995-96 मे ली गयी थी ।

किन्तु अभी तक यह योजना प्राथमिक स्तर मे ही रुकी हुई है। मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि योजनाएं तो सरकार द्वारा बहुत ली जाती हैं, किन्तु उनमे कार्यान्वयन करने मे बहुत देरी होती है और जिसके कारण उन योजनाओ का लाभ लोगों को सही ढंग से नही मिल पाता है। उड़ीसा एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र मे रेल के विकास के लिए प्राथमिकता के आधार पर निर्णय ले। मंत्री जी

ने उड़ीसा के लिए कइ रेल-गाड़ियां चलाने की बात कही है, जैसे संबलपुर-रायपुर, भुवनेश्वर-बंगलौर तथा बंगलौर-पुरी-गुवाहटी और गत दिनों मे संबलपुर से भुवनेश्वर इंटरसिटी एक्सप्रेस को भी मंत्री महोदय ने आरंभ किया, जिससे उड़ीसा के पश्चिमी क्षेत्र के लोगों को उड़ीसा की राजधानी आने में सुविधा मिली और उस क्षेत्र के विकास मे भी सहायता मिली। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि संबलपुर पश्चिमी उड़ीसा का एक प्रमुख शहर है। इस शहर से नई दिल्ली के लिए जो अभी ट्रेन है वह साप्ताहिक है, जिसे प्रतिदिन किया जाए। इससे उड़ीसा के पश्चिमी भाग में रहने वाले लोगों को दिल्ली आने जाने के लिए प्रतिदिन ट्रेन मिल सकेगी। इसके अलावा भुवनेश्वर से जो राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई है वह हफ्ते मे चार दिन चलाई गई है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस ट्रेन को सात दिन किया जाए और तीन दिन इसको वाया तालचर-संबलपुर और इस रूट से बिलासपुर होकर के दिल्ली लाया जाए। इससे इस क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा प्राप्त होगी ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जो पैसेंजर अमेनिटीज की बातें हैं, उनमें दो बातें कहना चाहता हूँ। रेलवे में साधारण लोग यात्रा करते हैं, उसमें जो उनको भोजन उपलब्ध होता है उसका स्तर दिन-पर-दिन गिरता जा रहा है और शुद्ध पीने के पानी की भी उनके लिए ठीक ढंग से व्यवस्था नहीं हो पा रही है। पीने के पानी के लिए लोगों को मिनरल वाटर पर डिपेंड करना पड़ता है, जो एक साधारण आदमी के लिए खरीदकर पीना संभव नहीं है। इससे यात्रियों में भी विभेदीकरण हो रहा है क्योंकि जो गरीब आदमी है उसके लिए स्वच्छ पीने का पानी उपलब्ध नहीं और दूसरी तरफ दस रुपए लिटर मिनरल वाटर पर जो खर्च कर सकता है उसको ही मिनरल वाटर मिल सकता है। मेरा अनुरोध यह है कि रेलवे में इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे रेल के अंदर, प्लेटफार्म पर, स्टेशनों पर लोगों को निशुल्क शुद्ध पीने का पानी उपलब्ध हो सके, यात्रियों को मिनरल वाटर पर निर्भर न रहना पड़े। यह दुख की बात है कि आज भी इस तरह से लोगो मे दो प्रकार की व्यवस्था होती है। इसके साथ ही स्टेशनों पर वेटिंग रूम में यात्रियों के लिए जो टॉयलेट की व्यवस्था है, वह भी अत्यधिक दयनीय है। उसमें साधारण आदमी जा नहीं पा रहा है। इन सब व्यवस्थाओ को सुधारने की आज आवश्यकता है।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): अब आप कृपया समाप्त करें । काफी माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

श्री सुरेन्द्र लाठ: सर, एक मिनट। अंत में मैं यह आग्रह करना चाहता हूँ कि उड़ीसा के पिछड़े क्षेत्रो मे रेल के विकास के लिए जो योजनाएं बनाई गई हैं, वे योजनाएं शीघ्रशीघ्र पूर्ण हों ताकि उसका लाभ उड़ीसा के लोगों को मिल सके। इसकी व्यवस्था रेल मंत्रालय करेगा, ऐसी मैं आशा करता हूँ । इन योजनाओं के लिए प्राथमिकता के आधार पर निर्णय लिए जाने के लिए मैं रेल मंत्री जी से पुनः अनुरोध करता हूँ । धन्यवाद ।

PROF. M. SANKARALINGAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget, 2003-04. This year's Railway Budget is passenger-friendly. It is a social Budget because there is no increase in passenger fares and freight charges also. More than that, it has extended a helping hand to senior

citizens and patients who have to undertake travel for their treatment. So, this is a Budget without any increase in passenger tariff and freight tariff. At the same time, it has extended a helping hand to the patients. All these are welcoming features of this Budget. I congratulate the Minister for this.

Sir, our Railway system has to function efficiently, because it is the vehicle for national integration. From West to East, North to South, all these areas are linked with railways. People from all over the country join there, travel by trains. When they travel by trains, they mingle with one another. So, this is a vehicle of national integration. I know very well that many people from North India come to Kanyakumari. They stay at Rameswaram in Tamil Nadu. They even visit Madurai. When these people visit these places, they mingle with the local people, they understand one another and have a tendency to develop national integration. So, these kind of train journeys must be encouraged. For that, necessary infrastructure has to be developed.

Now, I take up the issue of gauge conversion. As far as gauge conversion is concerned, in my humble opinion, Tamil Nadu has received a raw deal in the last four- five years. Now, after our repeated representations, ten lines have been included for gauge conversion in this year's Budget. We, the Parliamentarians from Tamil Nadu, jointly represented to Shri Nitish Kumar, the hon. Railway Minister on this issue. Then, Shri A.K. Murthy, the Minister of State in the Ministry of Railway convened two meetings, one at Madurai and the other at Chennai. In these meetings, he patiently heard various representations from people's representatives and Parliamentarians. He discussed the matter with the railway authorities in our presence. As a result of that, many of those issues find a place in this year's Railway Budget. So, we are really indebted to the Railway Ministers and the Railway Ministry for showing the enthusiasm in developing the railway system in a better manner.

Sir, in this year's Budget, they have announced 10 new gauge conversion schemes for Tamil Nadu. The first one is Madurai - Rameswaram. The conversion of that line is estimated at Rs.243 crores. But the allotment made in this year's Budget is only Rs.10 crores. Last year, they had allotted Rs.9.17 crores for it. For Vizhupuram - Katpadi line, they have made an allotment of only Rs.1 crore, whereas the estimated amount is Rs.175 crores. For Trichy - Manamadurai line, they have allotted Rs.5 crores, whereas the estimated amount is Rs.187 crores. For Chennai Beach - Trichy line, they have allotted Rs.1 crore, whereas the estimated amount is

Rs.730 crores. For Dindigal - Trichy line, they have allotted Rs.1 lakh only, whereas the estimated amount is Rs.133 crores. For Trichy-Nagoor-Karaikkal line, they have allotted only Rs.12 crores, the estimated amount is Rs.211 crores. For Kollam -Thirunelvelli-Thiruchendoor *via* Tenkasi line, they have allotted Rs.25 crores, but there is no mention of the estimated amount in the Budget. I have gone through the Railway Budget, but I have not been able to find it -- maybe it is my mistake.

I request the Minister to allocate more funds to all these schemes. Our hon. Member, Shri C.P. Thirunavukkarasu, repeatedly represented for Vizhupuram-Pondicherry. This has been included, and on behalf of him, I thank the Railway Minister. Towards this, Rs.11.20 crores have been allocated as against the estimated amount of Rs.43.83 crores.

Towards Thanjavur-Vizhupuram project, Rs.15 crores have been allocated as against the estimated amount of Rs.231 crores. Cuddalore to Salem via Vriddhachalam has been allocated only Rs.10 crores as against Rs.99.34 crores. Sir, I would like to stress one point here. In the Budget itself it should be mentioned that any project that has a mention and allotted funds would not lapse, because if you see the allocation-as I have detailed it out, it is 5%, 10% and not more than 15%-we could very clearly presume, in some cases, it would take 20 years to see that the projects are complete. It would be of no use if the projects are dragged on for years. If a new project is announced, it should be completed within one or two years, and in a maximum of 3 years. So, sufficient funds should be allocated, and then only it would be useful; it would also help the system work very well.

With regard to the gauge conversion, I request the hon. Minister to complete it very quickly and effectively. Another important thing for effective rail service is doubling of lines. Doubling of tracks should be taken up in right earnest. In the Kanyakumari-Nagercoil sector, it is only one line and we have to travel 800 Kms. in this sector. Invariably, trains reach Kanyakumari late by 2-4 hours. The only reason for this is that there are no sufficient double lines. Before the destination, the trains halt at many stations, and at some station for hours together. So, a great emphasis should be laid on developing the infrastructure. Such a plan should be evolved.

When the hon. Railway Minister was the Agriculture Minister, he had come to Kanyakumari and we had represented before him on some infrastructure development projects. He immediately had examined our case with his officers and he had announced Rs.7.2 crores for that. He even

wrote a letter to me conveying the amount of allocation. Two years after this announcement, in 2001, came an allocation of Rs.4.7 crores for this. But till now, the work completed is worth below Rs.2 crores. Mere announcement of a project without allocation of sufficient funds is of no use. I would urge upon the Minister to go into these things a bit carefully.

A noteworthy thing they have done is, they have given 20 new trains for Tamil Nadu, out of 50 new trains for the entire country. I am thankful to him. These trains should be oriented in such a way that they cater to the increasing number of passengers. The traffic of tourists is increasing manifold, and the increased frequency of trains would fetch money for the State Government as well as the Central Government. The new trains include Bangalore-Chennai *via* Salem, Chennai-New Delhi *via* Bangalore, Delhi-Chennai *via* Chandigarh-Goa. But these have to be implemented very quickly with sufficient funds. I have a doubt, because the Budget allocation for the last financial year was Rs.428 crores towards introduction of new trains. For this year this amount is Rs.537 crores.

Another thing that I want to stress is about the number of vacancies in the Railways. I think about 20,000 staff positions are vacant. This is a very bad situation. If anyone retires, the next day that post should be filled up. The number of trains is increased, the number of services is increased, the number of projects is increased, the number of passengers is increasing and the quantum of revenue is also increasing, but you are reducing the staff. What does it mean? It is a very pathetic situation. In my forties in 1964 I was a Member of the Legislative Council. When I used to go to a railway station and get a ticket, somebody was there to check it. If somebody had come to receive us, he had to purchase a platform ticket. But, now there is no platform ticket and there is no checking. It is a period of terrorists, therefore, so much internal security is needed. But no care is taken by the Railways to have a check which ultimately also affects the revenues of the railways. What is the reason for it? There is no staff to give platform tickets. There is no staff to check the platform tickets. There is no staff to have the administration. All these things are very much affected. So, I request the hon. Minister of Railways to recruit more people and fill up all the 20,000 vacant posts immediately because it will ultimately help the administration to have an effective role.

Another thing is about medical care. I feel that medical care should be provided in all the long distance trains whether they are from Kanyakumari to Delhi or from Kanyakumari to Shimla. All these trains cover

3000 to 5000 kms., but there is no provision for medical aid. Each train should have a minimum medical aid compartment with some medical officer and necessary facilities. I want that this thing should be taken care of.

Sir, I have many matters to narrate but I am finishing now because, Mr. Vice-Chairman, Sir, you are looking at me with your hand on the time-bell. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : अभी आपके दल से एक और सम्मानित सदस्य बोलने वाले हैं। श्री गया सिंह जी।

श्री गया सिंह : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर माननीय सदस्यों ने जिन बातो की चर्चा की है, उनके अलावा मैं कुछ और बातों पर रेल मंत्री जी का ध्यान आपके माध्यम से आकर्षित करना चाहता हूं। इस रेल बजट का मीडिया ने आम लोगों में प्रचार किया कि यह बजट चुनावी बजट है। मैं समझता हूं कि यह निराशा का बजट है क्योंकि इस देश में जब ये रेल बजट पेश कर रहे हैं तो पिछले एक साल में तीन प्रतिशत यात्रियों ने रेलवे का बायकाट किया है। जिसकी वजह से इसको 720 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। रेल बजट के अंदर एक साल में खर्चा तीन हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का हुआ है। आप कह रहे है कि हम सीजन में राजधानी और शताब्दी का किराया घटायेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे ज्यादा रेलवे में ही घूमता हूं, प्लेन से घूमने का मौका कम मिलता है। इन्होंने एक पटना से कोलकाता के लिए शताब्दी ट्रेन चलाई। मुझे यह नहीं मालूम कि यह किस लिए चलाई? मैंने एग्जीक्यूटिव क्लास में चार बार सफर किया, उसमें दो बार दो-दो आदमी आये लेकिन उसके जनरल चेयर कार में दस परसेंट से ज्यादा यात्रियों को सफर करते हुए मैंने नहीं देखा। अब आप उसको जनरल शताब्दी कर रहे हैं। आप लगातार ट्रेन बढ़ाते जा रहे हैं । महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं और मैंने पहले भी कहा था कि एक शताब्दी ऐक्सप्रेस कोलकाता से बोकारो तक है जो अब रांची तक जाती है । इसमें थोड़ा सा इम्प्रूवमेंट हुआ है कि अब रांची तक जा रही है। उससे भी मैंने कई बार सफर किया है । कोलकाता से सुबह 6 बजे चढ़ो तो पैसेंजर खोजने से मिलेगा और बोकारो से यह 4 बजे चलती थी तो मुश्किल से पूरी ट्रेन में 40-50 लोग होते थे । अब जब उसे रांची तक बढ़ाया है तब उस संख्या में कुछ वृद्धि हुई है लेकिन इसके बावजूद दस-बारह परसेंट से ज्यादा लोग उसमें नही होते । आज रेलवे के सामने संकट है, वह किराया बढ़ाएंगे कैसे? अभी तो ऐसी स्थिति आएगी कि आप और किराया घटाएंगे, तब आपका रेलवे चलेगा । इस प्रकार की स्थिति है । अधिकारी लोग यहां बैठे हैं । आपने माल भाड़े में भी वृद्धि नहीं की । अच्छा किया क्योंकि आपकी यह स्थिति हो गयी है कि लोग रोड से जाना चाहते हैं । आज जितना प्रैशर है, आप आंकड़े दिखाएंगे कि हमने ज्यादा माल ढोया है, और अधिक ढो सकते थे । लेकिन आप जरा भ्रष्टाचार पर विचार कीजिए । मालगाड़ियों में आम लोगो को कितनी परेशानी होती है, इस पर विचार करने की जरूरत होती है । मैं कहता हूं आप किराया बढ़ाइए, उसके बाद आपको मालूम होगा। आज खर्चा इतना बढ़ता जा रहा है कि उसके हिसाब से आपके लिए संकट पैदा हो जाएगा । आपने कहा कि 1700 करोड़ का हमने सुरक्षा के लिए इंतजाम किया । कर्मचारियों से ऐक्स्ट्रा पैसा ले रहे हैं । लेकिन इस बजट में कहां-कहां क्या क्या किया, उस पर थोड़ी बहुत चर्चा की गयी, विस्तार से नहीं की गयी।

महोदय, यहां अभी माननीय सदस्यों ने कहा कि भयंकर रेल दुर्घटनाएं हुई हैं । लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि रेल विभाग का एक साल का आंकड़ा लिया जाए और उसका अध्ययन किया जाए तो वह बहुत दुखद है । राजधानी में जो दुर्घटना हुई, उस दुर्घटना के बाद लोगों को रेलवे में चढ़ने से पहले सोचना पड़ता है । मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री से जानना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री इसका जवाब देंगे कि एक साल के अंदर कितने लोगों की रेल दुर्घटना में मृत्यु हुई, कितने लोग अपाहिज हो गए, विकलांग हो गये, आपने उन्हें क्या कंपनसेशन दिया और उनके आश्रितों को, कितने लोगों को नौकरी दी ? यह रेल मंत्री जी को बताना चाहिए क्योंकि आपके चलते आज काफी लोग इधर से उधर दौड़ रहे हैं, विकलांग हो गये हैं । महोदय, मुम्बई में एक गरीब, दलित ग्रेजुएट, बी.एस.सी. पास ग्रेजुएट रेलवे में ही इंटरव्यू देने गया था और ट्रेन में ही उसका ऐक्सीडेंट हो गया । उसके दोनों पैर कट गये और वह घूम रहा है । कोई उसको सुनने वाला नहीं है । यह स्थिति है । इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपने जो रेल बजट प्रस्तुत किया, उसके लिए आपको वाहवाही मिल रही है लेकिन मैं आपको कुछ सुझाव देना चाहता हूं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा - आज ज्यादा बोलने वाले नहीं मिलेंगे और अभी समय भी है - किन्तु मैं केवल इतना कहना चाहता हूं कि जनरल डब्बा बढ़ाइए क्योंकि फर्स्ट ए.सी. में लोग नहीं जा रहे हैं । सैकेंड ए.सी. भी केवल गर्मियों में खाली नहीं रहता, बाकी समय उसमें केवल 50 प्रतिशत लोग होते हैं । केवल सैकेंड क्लास के पैसेंजर्स ऐसे होते हैं जिन्हें जगह नहीं मिलती और रेल भवन को हम लोग चिट्ठी लिखते हैं कि इनका रिजर्वेशन कीजिए । उनकी लम्बी कतार होती है, वेटिंग लिस्ट 100 से 400 तक चली जाती है । रेल मंत्रालय को इस बात को समझना चाहिए । दूसरा, मैं जनरल डिब्बे के संबंध में कहना चाहता हूं । एक अच्छी ट्रेन, संपूर्ण क्रान्ति, नीतीश जी ने बिहार के लिए चलाई है, हम बिहार के लोग तो उसे सराहनीय कहेंगे ही । उसमें चार डिब्बे जनरल के हैं, यह अच्छा काम किया है । लोग लाइन में लगते हैं, लोगों को जगह मिल जाती है । लेकिन उसमें और दो डिब्बे बढ़ाने की ज़रूरत है, लोगों को मुश्किल हो रही है। मैंने तो एक ट्रेन का उदाहरण दिया है। महोदय, चाहे दक्षिण भारत हो, उत्तर भारत हो, सभी जगह जो लंबे रूट की ट्रेन्स हैं, उनमें आप दो, तीन, चार जितने ज्यादा हो सके, वैसे ज्यादा तो आप कर नहीं सकेंगे - आपका बोर्ड कहेगा कि टेक्नीकल कारण है - लेकिन आप जनरल डिब्बे बढ़ाइए। महोदय, आज देश में चौदह राज्यों में अकाल है। हज़ारों-लाखों लोग अपने राज्य से दूसरे राज्यों में नौकरी की खोज में जा रहे हैं। वे सब ए.सी. वाले नहीं हैं, फर्स्ट ए.सी. और सैकेंड ए.सी. वाले नहीं हैं, स्लीपर क्लास वाले भी नहीं हैं। वे तो नौकरी खोजने के लिए जा रहे जनरल डिब्बे वाले लोग हैं। हर साल हमारे देश में किसी न किसी राज्य में बाढ़ और सूखा होता ही है और हज़ारों-लाखों लोग जो नौकरी की तलाश में इस राज्य से उस राज्य में जाते हैं, वे जनरल डिब्बे में आपको किराया देकर जाते हैं और आपकी आमदनी उन्हीं लोगों से बढ़ती है। यदि आप ऐसा नहीं करेंगे तो भविष्य में आपके, हम सबके लिए मुश्किल होगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से एक और सुझाव देना चाहता हूं कि आज दुर्घटनाएं तो हो रही हैं, साथ-साथ एक साल के अंदर ट्रेन में जितनी डकैतियां हुईं - पहले तो लोग कहते थे कि डकैतियां बिहार में होती हैं - लेकिन अब बिहार से ज्यादा दूसरे राज्यों में होने लगी हैं। लेकिन जहां भी हो, रेलवे में डकैतियां हो रही हैं। आपकी फौज बहुत बड़ी है, आपकी फोर्स ट्रेन में भी रहती है और इसके बावजूद डकैतियां होती हैं। वे तो पैसा वसूलने में रहते हैं। डकैतियों के संबंध में आप राज्य सरकारों से लॉ एंड ऑर्डर की बात करते हैं लेकिन आपका रेलवे में जो

सुरक्षा विभाग है, उस पर आपका कंट्रोल नही है। बहुत ही बेरहमी से वह गरीबो को लूटता है। गरीब लोगों से, सब्जी वाले से, खोमचे वाले से तो वह लूट करता ही है लेकिन साथ-साथ वह डकैतो से मिला रहता है। वह पिछले डिब्बे मे बैठा रहेगा और अगले डिब्बे में कहेगा कि जाओ। चोरी करवा लेगा और जब चोरी करके वह निकल जाएगा - मैं पटना से बोकारो जा रहा था - तो चोर जब निकल गया तो वह कहने लगा "कहां रे, कहां रे" - हल्ला कर रहा था। मैंने कहा कि अभी तो वह बगल मे डकैती करके चला गया, अब हल्ला करके, चिल्ला कर किसको दिखा रहे हो? इसलिए महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल विभाग से यह कहना चाहता हूं कि इस पर सख्ती कीजिए, आपके पैसेजर घट रहे हैं। अब वे रोड के माध्यम से जाना पसंद कर रहे हैं। ट्रेन मे आज सुरक्षा नही है। उसी ढंग से आज माल-भाड़े मे करप्शन इतना ज्यादा है कि लोग अब ट्रक के माध्यम से उसे भेजना पसंद करते हैं हालांकि उसमें भी संकट है, लेकिन आपके यहां छोटे-छोटे लोग पार्सल नही भेजते हैं क्योंकि पार्सल का पार्सल कट जाता है और उसके लिए आपके सारे लोग लगे हुए हैं। वे यात्रियों की सुरक्षा भी नही करते हैं, माल की सुरक्षा भी नहीं करते हैं और माल की चोरी भी करवाते हैं, इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए। महोदय, आप मेरी तरफ ताक रहे हैं, मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए लास्ट में नीतीश जी को यह कहूंगा .....

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : वैसे तो मैं आपके भाषण के शुरू से ही आपकी ओर ताक रहा हूं।

श्री गया सिंह : अच्छा ही कर रहे हैं, आप मेरा उत्साह बढा रहे हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को अंत मे यह सुझाव देना चाहता हूं कि कोशिश कीजिए, निराशाजनक बजट मत पेश कीजिए। इससे वोट नही बढ़ेंगे, वोट घट जाएंगे, यह बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं, धन्यवाद।

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय । यह एक सुनहरा अवसर है कि भारतीय रेल द्वारा देश की सतत सेवा के 150 साल पूरा करने की दशा में इस वर्ष को "यात्री सुविधा वर्ष" के रूप मे मनाया जा रहा है। श्री नीतीश कुमार जी, माननीय रेल मंत्री जी सौभाग्यशाली हैं कि इस वर्ष का बजट प्रस्तुत करने का उन्हे सुअवसर प्राप्त हुआ है और उन्होंने वर्ष 2003-04 के बजट को "ग्राहक संतुष्टि वर्ष" घोषित किया है। यह एक सराहनीय और स्वागत योग्य कदम है।

महोदय, इस बजट मे यात्री सेवाओ, सुरक्षा, संरक्षा, सभी पहलुओं पर ध्यान रखते हुए न माल-भाड़े मे कोई वृद्धि की गई है और न यात्री किराए मे वृद्धि की गई है। यह एक साहस भरा कार्य है। संरक्षा कोटियो मे ग्रुप-डी कर्मचारियो की कमी को पूरा करने के लिए बीस हजार की भर्ती, भर्ती बोर्डो द्वारा स्वागत योग्य है। लेकिन मैं निवेदन करूंगा कि अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य ओबीसी का कोटा पहले से भी पूरा नही है तो जब इसे पूरा किया जाए तो बैकलॉग और इस समय का निर्धारित कोटा भी पूरा किया जाए। यात्री सेवाएं, गैर व्यस्तकाल के दौरान सभी राजधानी ट्रेनो मे और वातानुकूल प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी का जो दस प्रतिशत किराया कम किया गया है, यह तो स्वागत योग्य है। लेकिन मेरा सुझाव है कि यदि इसको दस प्रतिशत से घटाकर पांच प्रतिशत कर दिया जाए और सभी श्रेणियो के कर्मचारियो के लिए कर दिया जाए तो यह अधिक लोकहितकारी और कल्याणकारी होगा।

महोदय, पचास नई गाड़ियां चलाने की योजना बनाई गई है। यह एक स्वागत योग्य कदम है। मैं आजमगढ़ जनपद से बिलॉग करता हूं। आजमगढ़ जनपद को भी यह सुअवसर मिला है। इसलिए आजमगढ़ की जनता की ओर से मैं मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आजमगढ़ से दिल्ली बरास्ता लखनऊ दैनिक ट्रेन चलाने की योजना है। लेकिन मेरा सुझाव है कि यह आजमगढ़ से दिल्ली नहीं पहुंचाकर, आजमगढ़ से नई दिल्ली पहुंचाई जाए और बरास्ता लखनऊ और कानपुर होते हुए पहुंचाया जाए। वहां के सांसद भी ज्यादा है, वे लोग भी गाड़ी का लाभ उठा सकेंगे। गाड़ियों के फेरे बढ़ाए जाने पर भी आजमगढ़ को लाभ मिला है। 5025 अप और 5026 डाउन गोरखपुर मुम्बई, लोकमान्य तिलक टर्मिनल, गोदान एक्सप्रेस का फेरा एक दिन से बढ़ाकर तीन दिन किया गया है। लेकिन आजमगढ़ से मुम्बई जाने वाले यात्रियों की इतनी भीड़ है इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि इस गाड़ी को दैनिक किया जाए ताकि यहां के यात्रियों को सुख-सुविधा मिल सके। खासतौर से दैनिक करने मे यदि कोई परेशानी हो तो इसकी बोगियों की संख्या बढ़ा दी जाए और गर्मियों में चालन के थोड़े फेरे और बढ़ा दिए जाएं। आजमगढ़ रेलवे स्टेशन से केवल सौ मीटर की दूरी पर, आजमगढ़ और वाराणसी गोरखपुर बहुत व्यस्त मार्ग है। फाटक बंद हो जाने की दशा मे, सड़क जाम हो जाने से यह मार्ग बहुत ही अस्त-व्यस्त हो जाता है। इसलिए मैं यह मांग करता हूं कि इस सड़क पर एक ओवर ब्रिज बनाकर, यहां के यात्रियों की दशा या रोड की जो अस्त-व्यस्त दशा है, इसको सुधार करने की दिशा मे सहयोग किया जाए। आजमगढ़ में गाड़ी ठहरने व सफाई की व्यवस्था नहीं है। मैं मांग करता हूं कि तत्काल गाड़ी ठहरने व सफाई आदि की व्यवस्था दी जाए ताकि नई गाड़ी चलाने मे कोई व्यवधान न हो सके। लिच्छवी एक्सप्रैस, मुजफ्फरपुर से नई दिल्ली बरास्ता वाराणसी और इलाहाबाद दैनिक रेलगाड़ी है, मैंने कई बार इस सदन में मांग की है, आजमगढ़ से दिल्ली आने के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है, जबकि सबसे ज्यादा सांसद आजमगढ़ में है। राज्य सभा मे, इस सदन में हर जिले से सबसे ज्यादा सांसद हैं । इसीलिए मेरा सुझाव है कि लिच्छवी एक्सप्रेस को चार दिन, वाराणसी, इलाहाबाद होते हुए दिल्ली लाया जाए । केवल तीन दिन मऊ से आजमगढ़ और इलाहाबाद के रास्ते होते हुए दिल्ली लाया जाए तो भी वहां की जनता-जनार्दन का कष्ट काफी दूर हो सकेगा । महोदय, छपरा एक्सप्रेस, छपरा से ऊसर एक्सप्रेस, जो छपरा से लखनऊ तक जाती है, उसमें कानपुर एक व्यापारिक स्थल है । एक जगह है जहां से उस ट्रेन मे लोग जाते हैं। लेकिन लखनऊ से उतरकर उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है । वे रोड मार्ग से जाते हैं । हमारा निवेदन है कि अगर उसका चालन लखनऊ से बढ़ाकर कानपुर कर दिया जाए तो व्यापारिक वर्ग को काफी सुविधा हो जाएगी और उस ट्रेन की आमदनी मे भी काफी बढ़ोतरी हो जाएगी ।

महोदय, नए जोनों एवं मंडलों का गठन हुआ है । जिन नए सात जोनों और आठ मंडलों का गठन किया गया है, वह स्वागत योग्य है । लेकिन आर्थिक भार बढ़ने की स्थिति मे इसका निपटारा कैसे किया जाएगा, इसका भी उपाय होना चाहिए । महोदय, रेल के सभी पुराने जोनों और मंडलों में ग्रुप क, ख मे अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का कोटा आज तक पूरा नहीं हुआ है । नए जोन और नए मंडलों का गठन किया जा रहा है इसलिए मैं पुरजोर मांग करता हूं कि पुराने जोनों, पुराने मंडलों, नए जोनों और नए मंडलों में भी सभी श्रेणियों में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, साथ ही साथ पिछड़ी जातियों का कोटा भी पूरा किया जाए। अंततः रेल बजट 2003-2004 का समर्थन करता हूं । धन्यवाद ।

श्री शंकर राय चौधरी (पश्चिमी बंगाल) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, हमारा रेलवे सिस्टम एक स्ट्राटेजिक सेक्टर माना जाता है । इसके परफार्मेंस मे हम काफी दिलचस्पी रखते हैं और इसे दिखाना भी चाहते हैं । सबसे पहली बात तो यह है कि रेलवे बजट पर नीतीश कुमार जी का जो भाषण था उसमें फाइनेंशियल परफोर्मेन्स में हम देख रहे हैं 2001-2002, 2002-2003, दोनों में पैसेन्जर अर्निंग्स गिरती जा रही है । लेकिन दोनों में ही फ्रेट अर्निंग्स बढ़ रही हैं, इन्क्रिज हो रही हैं । चिंता की बात यह है कि बावजूद इसके कि जब घाटा बढ़ रहा है तो पैसेन्जर फेयर्स और फ्रेट फेयर्स मे माननीय मंत्री महोदय ने कोई इजाफा नहीं किया है । इन्हें बढ़ाया नहीं है । इसकी सबको खुशी है । लेकिन मुझे अपने आपसे एक सवाल जरूर लग रहा है। स्ट्राटेजिक सैक्टर का रेलवे ऑर्गेनाइजेशन है । यह बजट पीपल फ्रेंडली जरूर है लेकिन यह रेलवे फ्रेंडली है या नहीं, यह सवाल मेरे पास है । इससे रेलवे के जो लक्ष्य है, उसके ऑब्जेक्टिव्स हैं उन्हें दुरुस्त तरीके से पूरा कर पाएंगे या नहीं, इसका मुझे शक पड़ रहा है । सबसे बड़ी बात, जिसके बारे में तमाम माननीय दोस्तों ने कहा है, वह है रेल सेफ्टी । रेल सेफ्टी दो प्रकार की हैं । एक तो अपनी पर्सनल सेफ्टी, अपनी खुद की हिफाजत और दूसरी है इक्विपमेंट की सेफ्टी । जहां तक खुद की हिफाजत की बात है तो रेल में क्राइम्स बहुत बढ़ चुके हैं । माननीय सदस्यो ने अलग-अलग जगहों की बात की जहां ये क्राइम्ज़ होते हैं । हमारे राज्य मे भी, खास तौर पर उत्तर बंगाल में ये क्राइम बहुत बढ़ रहे हैं । मैं मानता हूं कि जब मंत्री जी कहते हैं कि लॉ एंड ऑर्डर स्टेट सब्जैक्ट है, स्टेट के कोआपरेशन के बगैर यह पूरी तरह से हो नही सकता । लेकिन पिछली दफा जो प्रोपोज़ल था कि रेल प्रॉपर्टी के ऊपर या ट्रेन के अंदर आरपीएफ को पुलिस पॉवर दी जाए, तो मुझे खुशी है कि रिपोर्ट में बताया गया है कि इस पर बात-चीत हो रही है । यह जल्दी होनी चाहिए ताकि कहां जीआरपी का ज्यूरिसडिक्शन है, कहां आरपीएफ का ज्यूरिसडिक्शन है, इसमे यात्री को जो असुविधा होती है वह नहीं होनी चाहिए । रेलवे सेफ्टी का दूसरा 40 परसेंट ह्यूमैन एरर है, जिसका जिक्र हमारे माननीय सांसद श्री दीपांकर मुखर्जी ने किया था। यह बहुत चिंता का विषय है, क्योंकि एक लापरवाही का माहौल जो हमारे देश मे छा गया है, जिसके तहत हमारा देश रोड एक्सीडेंट्स में वर्ल्ड लीडर है, रेलवे एक्सीडेंट्स में वर्ल्ड के आस-पास चोटी पर है । इसको सुधारने के लिए रेलवे को जरूर कोई अर्जेंट व्यवस्था करनी चाहिए । स्ट्रैटेजिक प्रोजैक्ट्स पर मैं यह कहना चाहता हूं कि पर्सोनल स्ट्रेंथ 20 हजार बढ़ायी जा रही है । इस पर ज्यादातर लोगों ने खुशी जताई है । लेकिन जब रेलवे के पास पैसा नही है, जब रेल घाटे मे चल रही है तो यह बीस हजार ग्रुप बी पर्सनल्ज़ को रेक्रूट करने के लिए क्या रेलवे के पास पैसे हैं ? अगर नहीं हैं, तो इसका सीधा मतलब है कि इलैक्शन आने वाले हैं और इसके लिए यह रेक्रूटमेंट की जा रही है । आरपीएफ 1500 रेक्रूट किए जा रहे हैं, यह अच्छी बात है । लेकिन जैसे मैंने कहा और दूसरे सदस्यों ने भी कहा कि आरपीएफ के काम करने का जो तरीका है उसमे बहुत-बहुत सुधार लाने चाहिएं। इसलिए आरपीएफ जरूर बढ़ाएं, लेकिन उनका जो काम करने का तरीका है, उनका जो फंक्शनिंग है उस पर बहुत ज्यादा ध्यान रखना चाहिए और उनकी जो ट्रेनिंग है उसको सुधारना पड़ेगा । रेलवे सेफ्टी पर जो इक्विपमेंट है, मैं हैरान हुआ पिछले साल दिसंबर के महीने में कामरूप एक्सप्रैस गुवाहटी के पास डीरेल हो गई और कम से कम अखबारों में रेलवे की तरफ से यह बताया गया कि जाड़े के कारण रेल में स्पिलिट आ गई थी । यह पता नहीं किस आधार पर ऐसा कहा गया क्योंकि रेल में स्पिलिट तब आती है जब जाड़े में पारा शून्य से नीचे उतर जाता है । उस वक्त आसाम मे और उत्तर बंगाल में यह 9 या 10 डिग्री था । यह रेल स्पिलिट कैसे हो सकता है और

किसने ऐसी बहकाने वाली बात की है, इसकी जरा जांच करनी चाहिए । इससे सवाल यह उठता है कि जो हमारे रेल्ज़ खरीदे जाते हैं उनकी क्वालिटी क्या है, ये कहां से मंगाए जाते हैं, इस पर रेलवे को जरूर ध्यान देना चाहिए । क्योंकि अगर ऐसे हादसे होते हैं, ऐसे एक्सीडेंट्स होते हैं, उनकी वजह लोगो को बताने के लिए ऐसे स्टेटमेंट नहीं देने चाहिएं । साथ ही साथ जो रोलिंग स्टॉक है उसके रेनोवेशन के लिए कितना पैसा है, यह साफ नही है, हालांकि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का जिक्र किया गया है । इसका डाइरेक्ट फॉल आउट है खास कर हमारे इलाके मे जिन रेलवे वैगन्ज़ के ऑर्डर्ज़ दिए गए हैं वे ऑर्डर्ज़ अभी तक पूरे तौर पर नही आ रहे हैं । अगर हम वाकई रेलवे सेफ्टी पर ध्यान देना चाहते हैं तो रोलिंग स्टॉक को पूरा रेनोवेट करना है क्योकि रेलवे सेफ्टी, जहां पैसेंजर्स इन्वाल्व हैं यह तो खबर अखबारो में निकलती है । लेकिन कई जगह अखबारो छोटे अक्षरो मे बिल्कुल अखबार के अंत में बताया जाता है कि मालगाड़ी के 4 डिब्बे पटरी से उतर गए । यह भी रोलिंग स्टॉक की खराबी है जिसे बदला जाना चाहिए । महोदय, एक और एक्सीडेंट जो काफी सीरियस हो सकता था, वह इक्युपमेंट से ताल्लुक रखता है । दार्जिलिंग मेल जो नई जलपाईगुड़ी से हावड़ा की तरफ आ रही थी बीच मे उस की 15 बोगीज अनकपल हो गई । यह गाड़ी चूंकि धीरे चल रही थी, इसलिए कोई हादसा नही हुआ, लेकिन यह रेल सेफ्टी के ऊपर बहुत खराब कमेंट है । इस ओर हमे ध्यान देना चाहिए ।

महोदय, नए रेलवे जोंस बनाए गए हैं जिस पर काफी बहस चली कि बड़े जोन अच्छे हैं या छोटे जोन, लेकिन चिंता का विषय खास रेलवेज के खास जोंस हैं, जैसे कि जब हमारा ईस्टर्न रेलवे और ईस्ट सेंट्रल रेलवे बना तो उस समय धनबाद जोन को लेकर बहस चली । अभी आंध्र प्रदेश और कर्नाटक के बीच मे गुंटकल डिवीजन को लेकर बहस चल रही है । महोदय, ऐसे जोस पर बहस खड़ी हो जाती है और ऐसा महसूस होता है कि ये जो जोस या डिवीजंस बनाए जा रहे हैं इन के बीच में कोई राजनीतिक लेन-देन है। महोदय, अगर रेल को ठीक से चलाना है तो अगर बड़े जोन से काम चलता है तो बड़ा जोन रखे और अगर छोटे जोन से काम चलता है तो छोटा जोन रखो । यह एक प्रोफेशनल डिस्कसन है, लेकिन इस के अंदर किसी-न-किसी किस्म का राजनीतिक लेन-देन नही होना चाहिए । रेल ठीक से चलनी चाहिए ।

महोदय, रेल हमारी एक स्ट्रेटेजिक सम्पदा है । मुझे खुशी है कि राजस्थान के दो बहुत पुराने प्रोजेक्ट्स फलोडीकुलाया और यूनीमनोबोय पूरे हो रहे हैं । यह बहुत अच्छी बात है हालांकि ये बहुत पहले होने चाहिए थे । महोदय, काश्मीर मे श्रीनगर तक रेलगाड़ी पहुंचायी जा रही है, यह बहुत अच्छी बात है । लेकिन मुझे लगता है कि देश का एक इलाका, नॉर्थ ईस्ट रेलवे के मैप से हट ही गया है । आप काश्मीर मे रेल पहुंचा रहे हैं, क्या इस बारे मे भी चिंता की जा रही है कि मणिपुर तक रेल पहुंचे, मिजोरम तक रेल पहुंचे। महोदय, यह जो पूरी रिपोर्ट है, इस मे सिर्फ कुमारधार मन्नू लाइन हो गयी है जो कि बहुत दिनो से आउटस्टेडिंग थी । यह बहुत अच्छी बात है । मेरे ख्याल से जब रेलवे स्ट्रेटेजिक तौर से सोचती है तो इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि जिस इलाके का रेलवे के साथ कोई लिंकेज है ही नहीं, कम-से-कम वहां ध्यान देना चाहिए । यह बात रिसोर्सेस की है और अगर रिसोर्सेस हैं तो रेलवे इस बारे मे जरूर ध्यान दें । इसी प्रकार मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर बंगाल और आसाम को जोड़ने के लिए मैनागुड़ी जोड़ीपोखा प्रोजेक्ट की मांग बहुत दिनो से है । यह नार्थ ईस्ट के अंतर्गत एक बहुत महत्व का प्रोजेक्ट है जिसे आगे बढ़ाया जाये ।

अंत मे एक बात और कहना चाहूंगा । रेल सेफ्टी पर एक नया खेल शुरू हो गया है और यह होता है स्टेट बनाम रेलवे, जैसे कि बिहार में हुआ, आंध्र प्रदेश में हुआ । जब कोई एक्सीडेंट होता है तो रेलवे कहती है कि सैबोटाज है और स्टेट यह प्रमाणित करना चाहती है कि यह इक्युपमेंट फेल्योर है । इस तरह की रस्सा-खिंचाई दोनो मे चलती है और असल इनवेस्टीगेशन रह जाता है जब कि ऐसा नही होना चाहिए । मैं चाहूंगा कि इस पर हम लोग, पोलिटिकल पार्टीज भी और रेलवे प्रशासन भी ध्यान दे ।

SHRI BANDARU DATTATRAYA: The Andhra Pradesh Goverment said that it was sabotage. I personally visited that place. Even the report of the Railway Safety Commissioner said that it was sabotage.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : यह जवाब आप बाद में दे दीजिएगा।

श्री शंकर राय चौधरी : धन्यवाद । यह चर्चा चली थी । अब यह एक आदत सी पड़ रही है जिसे हमें तोड़ना चाहिए । अंत में, महोदय, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ खासतौर पर दो चीजों के लिए, एक तो कोलकाता मे चितपुर में जो आप टर्मिनल बना रहे हैं और दूसरा, जो मेरा खास इलाका है, बारासाब-फसनाबाद, जो बांगलादेश बोर्डर पर है वहां ईएमयू चालू की गई है। ये जो मैंने कुछ पाइंटस रखे हैं, इन पर रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए और उन्हे धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : श्री रामचन्द्र खूंटिआ। आप उड़िया मे अपनी बात रखेंगे।

*SHRI RAMACHANDRA KHUNTIA (Orissa): Mr. Vice-Chairman Sir, I rise to speak on the Railway Budget for the year 2003-2004. The Hon'ble Minister Shri Neetish Kumar has presented the budget from purely political consideration. The budgetary provisions of the income and expenditure as proposed by the Minister is totally unacceptable. The 6.4% growth in traffic receipt and 7% in expenditure higher than the revised estimates of the current year as projected in the budget is not possible. As per a report published in the Statesman, the last year's proposed income amount of Rs.720 crores from passenger fare could not be achieved. So it proves that the Railways is falling in achieving its target.

Sir, the Minister has earmarked an amount of 6% for railway safety and 7% for miscellaneous expenditure in the budget estimate. There is no justification in this miscellaneous expenditure. It is good that there has not been an increase in passenger fare and freight. But this does not go to the

* English translation of the original speech delivered in Oriya.

credit of the Government. It is the duty of the Railway Minister to run the department efficiently and ensure the safety of the passenger.

Sir a lot has been said about Railway safety. It is a matter of happiness that some fund has been allocated for this purpose. An amount of Rs.17000/- crores has been earmarked for railways safety which includes the maintenance and modernisation of railway track signal system, telephone, safety announcement etc. by the end of the year 2007. Now the question arises, whether the train accidents will wait till the end of the year 2007 on the thousands of k.m. of Railway lines and a number of dilapidated bridges which require repairment and modernisation. I want to know from the Hon'ble Minister, whether he is going to give a guarantee that no accident will take place on the track which needs repairment. I also want to know whether the department is going to take the decision not to run trains till 2007 on the bridges where cracks have appeared which endanger the safety of the passengers. These questions are to be answered by the Hon'ble Minister. As per a report published in the Financial Express the Railway Board proposes to divert some money from the Railways safety fund for other purpose. The finance department has objected to this proposal. The Ministry gets Parliament's approval for spending money on Railway safety but it is unfortunate that the money is being spent for other purpose. Will the Hon'ble Minister give the guarantee that the Rs.17,000/- crores of Railways safety fund will not be spent for other purpose. The Minister should be specific with regard to the areas where the said fund will be utilized.

Sir in the same report it has also been stated that when 1807 new rail coaches are being produced 2512 coaches are lying unusable. Same is the case with wagons and locomotive engines. About 3500, new wagons are being produced and more than that number are lying unusable. More number of locomotive engines are lying out of order than the number of new locomotive engines being manufactured. That being the case, how can the railway safety be ensured.

Sir, I would like to speak something about the allotment of funds to various states. Unfortunately, the regional balance has not been properly maintained with regard to the allotment of funds to different states. Some other Hon'ble members have also raised this issue. Injustice has been done to states like Orissa, North Eastern states and Jammu and Kashmir. In the

last year's Railways budget speech the Hon'ble Minister has stated that the Ministry has formulated a principle on the basis of the area of the State, population, and the existing projects of the state in order to allot funds to different states. It is a matter of happiness that some fund has been allocated to Jammu an Kashmir.

Sir the Bristishers laid certain Railway lines to connect different cities for the movement of their soldiers and police purely for administrative reasons. In my opinion the funds should the allocated keeping in view the railway line for square k.m. in the state as compared to the national average and also the revenue generated for Railway from the state. If funds will be distributed on the basis of these guidelines then I think states like Orissa, North East states, Jammu and Kashmir and other backward states will be benefitted. The Railways gets a lot of income from freight from the state of Orissa which is rich in mineral resources like coal etc., but the state is not getting matching assistance from the Railways.

Sir, a number of new Railway lines in Orissa like new lines Daitari-Banspani, Lanjigarh Road-Junagarh, Khurda Road-Bolangir, haridaspur-Paradeep, Angul-Dubri-Sukinda Road, are waiting for completion. Similarly electrification of Kharagpur-Nimpura-Bhubanswar, Bhubaneswar-Visakhapoatnam and gauge conversion of Rupsa-Bangriposi, Naupada-Gunupur and doubling Nirgundi-Cuttack-Ragunathpur, Rahama- Paradeep, Titilgarh-Lanjigarh road, Raja Athagarh-Nirgundi, Ragunathpur-Gorakhnath-Rahama, Raj Athagarh-Barang, 2nd Bridge on Birupa and Mahanadi, Khurda Road-Puri are waiting for completion. These projects were started in the years 1990, 1991 and 1992 etc. An amount of Rs.3129.40 crores have estimated to be spent for these projects, where as a very meagre amount has been allocated to the state, as a result of which these projects are waiting for completion since long. For example of amount of Rs.254.71, 243.73, 239.19, 178.66 and 194 crores were allocated for the years 1998, 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003 respectively. Though it is stated that Rs.250 crores have been allocated for this year but in actuality this amount also includes the last years unspent fund. Sir, Orissa is rich with mineral resources like iron ore, coal etc. It is a backward state. Until and unless the railway infrastructure is developed in Orissa the state's economy cannot improve. Orissa should have been allocated more funds by the Railways.

Sir, I belong to the Jaipur district of Orissa. A new railway line was proposed from Jaipur Road to Dhamara *via* Aradi. I request the Hon'ble Minister for taking up this project. I demand that the Jaipur Road station may be re-named as Vyasnagar Railway Station. I also demand the halting of Rajdhani Express and Faluknama Express at Jaipur Road Railway Station for the convenience of the passengers. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): अब हम कल मंगलवार दिनांक 4-3-2003 सुबह ग्यारह बजे पूर्वान्ह तक उठते हैं।

The House then adjourned at five of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 4th March, 2003.

MGIPMRND—53RS—1.1.2004